

欧州経済発展史論 欧州石炭鉄鋼共同体の源流

著者	島田 悦子
学位授与大学	東洋大学
取得学位	博士
学位の分野	経済学
報告番号	乙第127号
学位授与年月日	2001-01-29
URL	http://id.nii.ac.jp/1060/00004061/



欧州經濟 發展史論

欧州石炭鉄鋼共同体の源流

島田悦子



日本經濟評論社

①

欧州經濟 發展史論

欧州石炭鉄鋼共同体の源流

島田悦子



日本經濟評論社

はしがき

欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）が1952年に誕生し、ヨーロッパで経済統合運動が本格的に始まってから、すでに半世紀近くの時が経った。1993年には EU が成立し、1999年1月には遂に通貨が統合されて、単一通貨ユーロが出現するところにまで漕ぎつけた。国民経済を越えてヨーロッパを共通の単一経済圏に統合しようとする運動は、いよいよ政治的統合をも含む新しい段階に入ったのである。このヨーロッパにおける大変革は、世界の政治・経済にますます重大な影響を及ぼすものと考えられる。

私がヨーロッパ経済、とくにその重工業について研究を始めた時にちょうど ECSC が発足したため、私の研究対象は重工業と同時にヨーロッパの経済統合運動ということになった。炭坑業と鉄鋼業という一部の産業部門に限定されてはいたが、複数の国家が主権を共同体に移譲し、国境を撤廃して単一の自由市場に統合することを目指すということは、それまで歴史上起こったことのない出来事で、ひじょうな驚異を感じると同時に、強い関心を抱かされることになった。

当時の日本経済は敗戦の影響もあり、まだまだ弱体で、鉄鋼業の企業規模や生産体制も、西欧諸国よりはるかに立ち遅れていた。欧州の先進的企業が国家の枠を越えて活動することになったら、さらにめざましい発展を遂げ、日本鉄鋼業にとっていっそう強大な競争相手になると思われた。

ECSC は1950年5月9日のシューマン宣言に基づいて成立した。現在5月9日はヨーロッパ・デーとされ、EU の創設記念日として祝われている。ヨーロッパでは本格的な統合は ECSC の成立によって始まったと考えられているのである。今日の EU は ECSC の設立によって産声を上げたと言うことができる。

世界経済における EU の重要性が増してくるにつれて、その原点である

ECSC も、最近改めて注目されるようになってきた。なぜ西欧では1950年代初頭にまず石炭と鉄鋼業において経済統合が行われたのかという問題については、さまざまな議論がなされている。ECSC 設立前後には、そのほかにも運輸共同体、防衛共同体、政治共同体、農業共同体、衛生共同体（医薬品、医療関係）等の統合計画が提案されたが、いずれも実現しなかった。結局この問いに答えるためには、欧州を中心として世界の政治、経済の状況を分析するとともに、欧州の鉄鋼業および炭坑業の実態、そしてこれらの産業の担い手である企業の活動を明らかにすることが最重要の課題の一つであり、したがって共同体の研究に当たっては、これらの問題を中心としながら ECSC の本質に迫りたいと思った。そしてそのためには当該産業の現状のみならず、さらに歴史をさかのぼって解明する必要があると考えた。

すでに公刊した拙著『欧州鉄鋼業の集中と独占』は、一部 EEC にもふれながら ECSC の成立とその政策を中心として欧州鉄鋼業について書いたものであるが、その第1章は欧州鉄鋼業の歴史的発展の叙述に当たった。このたび上梓する本書はこの歴史的部分をより掘り下げて、フランスを中心としながらイギリス、ドイツ、ベルギー、ルクセンブルク等の諸国を含めた欧州鉄鋼業の歴史的発展過程について明らかにしようとするものである。すでに発表した論文に手を加え、ここに一書に編んだ。

ECSC 設立の基礎にはそれまでの長い歴史的発展によって形成されたヨーロッパの鉄鋼業および炭坑業があった。これらの産業は多くの国家によって細かく分断されてはいても、実は古くからの国境を超えた諸活動によって相互に競争し、対立しながらも同時にさまざまな強い国際的な結合・協力関係を形成してきたのである。資源の獲得、技術開発、資本調達、市場の確保、企業間の競争と協調、資本の集中等を通じて、欧州鉄鋼業はそれぞれ国家の内部に留まらず、歴史的に早くから国家の枠を越えて活動してきた。しかも欧州鉄鋼業は鉄鋼業単独の存在ではなく、原料、加工産業、そして金融業も含めて雄大な資本集団を形成し、経済の中樞を担ってきた。

このような欧州鉄鋼業の特質が第2次世界大戦後の最初の共同体の設立を可

能にしたということができる。国家主権の移譲を伴う経済統合はこの時まで前例がなく、政治的にもその実現はひじょうに困難な作業であったが、多くの共同体構想の中で ECSC のみが設立に成功し、欧州統合の原点となることができた所以をここに見いだすことができる。

目 次

はしがき i

第1部 フランス重工業・銀行資本を中心とした欧州経済の史的発展

第1章 産業革命前におけるフランス製鉄業の発展……………3

はじめに 3

第1節 絶対王政時代のフランス経済 4

1. 絶対王政下におけるフランス経済の繁栄と変革 4
2. 18世紀における製鉄業の特徴 7
3. 製鉄技術の発展とフランス製鉄企業 10

第2節 近代的大工業発展のための基盤の成立 16

1. フランス革命による近代社会の形成と経済 16
2. ナポレオン時代における新しい経済制度の確立と
産業の発達 17
3. イギリス製鉄業との比較 20

第2章 19世紀前半におけるフランス近代製鉄業の確立
——木炭から石炭への転換と生産費の構成および
フランス政府の産業政策の影響——……………23

はじめに 23

第1節 フランス鉄鋼業の発展 24

1. 生産の拡大 24
2. 技術的発展の立ち遅れ 27

第2節	燃料の需給およびコストの問題	31
1.	フランスにおける石炭の需給状態	31
2.	鉄鋼生産と燃料コスト	33
第3節	運輸手段の発達とその製鉄業に与える影響	35
1.	フランスにおける輸送費と製鉄業	35
2.	水路の発達状態	36
3.	鉄道の発達状態	38
第4節	フランス政府の産業政策	42
1.	関税政策とその効果	42
2.	その他の製鉄業政策	46
	おわりに	48

第3章 19世紀前半におけるフランス重工業企業と 工業金融の発展51

第1節	19世紀前半における製鉄業者および製鉄企業の状態	51
第2節	企業形態の変化——株式会社制度の発達——	54
1.	19世紀前半における株式会社の発達	54
2.	重工業における株式会社組織の発達	56
第3節	フランスにおける金融市場の発達	59
1.	フランス銀行の設立	59
2.	オート・バンク——私人銀行の機能——	60
3.	新しい投資銀行の発達	63
4.	証券市場の発達	64
第4節	銀行の産業企業に対する投資	66
	はじめに	66
1.	炭坑業における投資	67
2.	製鉄業における投資	69
3.	私人銀行の工業投資の性格	71

第5節 フランスにおける資本蓄積とその性格	73
第4章 19世紀前半におけるフランスの鉄道と 大資本の形成	77
はじめに	77
第1節 初期の鉄道建設と資本	79
1. 第1期	79
2. 第2期	82
第2節 鉄道建設の拡大期	87
1. パリ～ルーアン鉄道	89
2. パリ～オルレアン鉄道	90
3. 北部鉄道	90
4. パリ～リヨン～マルセイユ鉄道	91
5. その他	92
第3節 資材供給産業としての製鉄業	95
第4節 鉄道、重工業および銀行の資本的関係	98
第5節 銀行と産業金融	103
第5章 19世紀後半におけるフランス鉄鋼業の発展 ——企業集中運動と近代的大企業の成立——	109
第1節 フランス経済の拡大——近代的大工業の発展——	109
1. 経済の重工業化の進展	109
2. 鉄鋼業の新しい発展	111
第2節 重工業における企業集中の発達	114
第3節 鉄鋼業の地域的集中	117
1. 石炭優位期における地域的集中	117
2. 鉄鉱石優位期における地域的集中	119
第4節 鉄鋼企業における集中の発展	120

1. 規模の拡大と水平的集中 120
2. 原料資源支配による縦断的集中 123

第6章 フランス金融資本の形成

- 第2帝政期を中心とした鉄道、
重工業、銀行の発展—— 141

はじめに 141

第1節 鉄道の発展 142

1. ルイ・ナポレオンの鉄道政策 142
2. 新鉄道法とその影響 144

第2節 近代的鉄鋼業の発展と集中 147

1. 大需要産業としての鉄道の影響 147
2. 主要鉄鋼業地域と企業集中の発展 150

第3節 近代的銀行制度の発展と大資本グループ 153

1. 新しい型の大銀行、クレディ・モビリエの設立 153
2. 銀行資本と鉄道 157
3. レユニオン・フィナンシエールの形成 158
4. ソシエテ・ジェネラルの設立
——産業・銀行グループの新しい発展—— 160

おわりに 169

第2部 主要大資本グループの形成とその国際的活動

第7章 シュナイダー・グループ

- 国際的重工業コンツェルンの史的発展—— 173

はじめに——シュナイダー・コンツェルンの特性—— 173

第1節 産業資本としてのシュナイダー・ コンツェルンの発展 177

1.	ル・クルーゾー工場の建設とシュナイダーおよび ド・ヴァンデル	177
2.	19世紀中葉におけるシュナイダー・コンツェルン	180
3.	19世紀後半におけるシュナイダー・コンツェルンの成長	181
第2節	金融資本としてのシュナイダー・グループの発展	184
1.	パリ合同銀行との結合	184
2.	ユニオン・ユーロペエンヌ・アンデュストリエル・エ・フィナ ンシエールの設立および支配	187
3.	シュナイダー・エ・コンパニー（持株的親会社）の創設	189
4.	シュナイダー・グループの構成	190
第3節	フランス重工業コンツェルンの相互連鎖関係 ——シュナイダーを中心としての考察——	197
1.	ド・ヴァンデル、ラティ・グループとの関係	197
2.	ユジノール・グループとの関係	198
3.	シデロール・グループとの関係	199
4.	フランス重工業コンツェルンの支配網	199

第8章 ド・ヴァンデル・グループ ——その歴史的発展と独占的支配の現状——…………… 203

はじめに 203

第1節	製鉄企業としてのド・ヴァンデルの創設と絶対王政下 におけるその発展	204
第2節	フランス革命によるド・ヴァンデルの没落とロレーヌに おける再建	211
第3節	普仏戦争後の仏独両国におけるド・ヴァンデルの 発展	216
第4節	フランスにおける企業集中運動の発展とド・ヴァンデル	

	の金融資本との結合	221
第5節	第1次世界大戦によるド・ヴァンデルの発展	223
第6節	第2次世界大戦後におけるド・ヴァンデル・グループの 金融資本的発展とフランス経済に対する支配	227
第9章	アルベッド・グループ ——ルクセンブルクを中心とした 典型的西欧重工業コンツェルン——	237
	はじめに	237
第1節	アルベッドの歴史的発展	238
第2節	第2次世界大戦後のアルベッド	246
第3節	アルベッドに参加する国際金融資本	247
第4節	アルベッド・コンツェルンの世界的支配網	249
第10章	ソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジークと コックリル・ウーグレ ——ベルギーの国際的金融資本とその傘下の 巨大重工業グループ——	255
	はじめに	255
第1節	ベルギー経済を支配するソシエテ・ジェネラル・ グループ	257
	1. ソシエテ・ジェネラルの発展と国家との結合	257
	2. ソシエテ・ジェネラルの国際的支配網	259
第2節	ジョン・コックリル社の歴史的発展	263
	1. 産業革命期における創業と基礎的建設	263
	2. コックリルの本拠, スラン工場の設立	268
	3. ベルギー国家との密接な結合とコックリル・	

コンツェルンの形成 271

第3節 ジョン・コックリルの近代的重工業コンツェルンへの成長と国際的支配網の拡大 276

1. ベルギー重工業の発展と大銀行資本との結合 276
2. 20世紀初期の拡大と合理化運動 279
3. ウーグレ・マリエとの大合同 281

第4節 コックリル・コンツェルンの構成 283

第5節 ウーグレ・マリエ・コンツェルンの発展とその支配網の形成 288

第6節 コックリル・ウーグレ合同体の国際的支配の現状 293

あとがき 297

索引 299

第1部 フランス重工業・銀行資本を中心とした欧州経済の史的発展

第1章 産業革命前におけるフランス製鉄業の発展

はじめに

第2次世界大戦後における先進工業国経済の拡大発展は、歴史上特筆されるべきめざましいものであるが、この発展を支えている工業の拡大に伴って、巨大資本への集中はこれら諸国においてますます急激に進行している。これら巨大資本の各国経済および国際経済において果たす役割は、いっそう注目すべきものとなりつつあるが、今日の経済における彼らの意義および今後の経済発展において果たす彼らの役割および影響について考えるには、これまでの彼らの歴史的発展を検討する必要がある。

とくに最近は国境を越えた巨大資本の発展、すなわち国際的大企業の発展が注目を集めるようになってきているが、こうした資本の国境を越えた活動は、ヨーロッパにおいてはその経済的特性から、ひじょうに古くから見られるものである。フランスはヨーロッパ大陸諸国の中ではもっとも早く近代資本主義を発達させた国の一つであり、その国力および地理的位置から、ヨーロッパ諸国経済の中心的存在として発展してきた。ここにフランス重工業の歴史的発展を中心として、フランスおよびその他ヨーロッパ諸国の近代的大工業の形成とその発展とを検討する。

第1節 絶対王政時代のフランス経済

1. 絶対王政下におけるフランス経済の繁栄と変革

フランスは中世以来、欧州の経済的・文化的中心として栄えてきたが、アンシャン・レジームの時代、とくに17世紀のルイ14世の時代には隆盛の頂点に上った。フランス経済はこの時代にコルベールによって著しく強化された。コルベールはコルベルティスムともいわれる重商主義政策をとり、フランス経済拡大のために辣腕を振るったのであるが、国内における工業政策としては工業界を再組織して、あらゆる職業組合を国家の強力な統制下におき、また多数の王立工場をつくってそれらを支配するという政策をとり、このような国家の強力な指導および助成によって、フランスの工業を急速に発達させた。その中でもコルベールがもっとも力をいれたのは奢侈品工業であったが、兵器生産のための重工業も大きな進歩を遂げ、グルノーブルやサン＝テチエヌの製鉄業が創設された。

しかし1683年にコルベールが死んだあとは、効果的な重工業政策は行われず、工業の発展は停頓的となる。さらに当時とられた新教徒圧迫政策によって、フランスの商工業は多くの資本と事業家、優れた職工を失うことになった。そしてこれら新教徒はイギリス、プロシア、オランダに移住し、その地の工業の発展に寄与することになったのである。

ルイ14世時代からの相次ぐ戦争によって、フランスの国力は甚だしく疲弊しつつあった。ことに1701～14年のスペイン継承戦争のころには、国庫は窮乏を告げ、国民は度重なる増税に苦しんだ。また1756～63年の7年戦争には、海外植民地を英国に奪われ、のちの経済発展にとって大打撃を蒙った。

さらにフランス経済の立ち遅れの原因として、封建制度の改革の遅延がある。コルベール以後も周到な保護政策、および厳格な統制が行われた。しかし商業

資本主義時代には、一部の特殊な工業は利益保障または特権の授与によって振興することもできたが、18世紀後半になると、産業全体の発展はすでに国家の奨励だけに頼ることは不可能であった。むしろ国家による厳格な統制は民間の産業の自由な発展を妨げたのである。

イギリスにおいては、すでに17世紀にクロムウェルの革命によって王権は後退し、議会制度が確立して、新しい資本主義的工業発展の土台ができていた。外国貿易により、海外から流入した莫大な資本は、新たな投資の機会を待っており、その上イングランド銀行その他多くの私人銀行の発展によって、資金の流通は容易となった。国内の富および人口の増加は、膨大な需要を喚起した。これらが一体となって、イギリスの生産力の増加、およびそのための新技術の発明を促進した。このようにして、イギリスは世界の先頭をきって産業革命を遂行し、18世紀半ばごろから19世紀半ばごろにかけて、イギリスのほとんどすべての工業は工場化したのである。

しかるにフランスが初めて近代的工業国家の基礎としての産業の自由を確立したのは、1789年のフランス大革命以後であった。アンシャン・レژیームにおいては、少数の貴族および僧侶が支配階級であった。彼らはそれぞれ別の支配秩序を持っていたが、事実上これらの秩序の構成員は同一の社会階級、同一の家族の一員であった。僧侶はフランス全土の約5分の1の土地を所有しており、土地および十分の一税のような税金からあがる収入は、国家の年収よりも多額であった。貴族も同じくフランスの国土の約5分の1の土地を所有し、各種の税金をとりたてる権利を持っていた。彼らは領地内の市場で販売される商品に税を課し、また関税障壁を設けて、関税をとりたてた。しかも僧侶および貴族階級自身は税を免除されていた。このほかに王も約5分の1の土地を所有し、かつ最強の王権をもって国家を支配していた。

第三階級において指導的立場に立ったのは、ブルジョワジー・グループである。その中ギルド・ブルジョワジーはもっとも古いものであり、1700年ごろにはまだフランス経済において極めて重要な役割を果たしていたが、しかしすでにその最盛期は過ぎていた。ギルドは過大な借金や複雑な法律に縛られており、

他方ギルドの權威を認めまいとする競争者もすでに現われ始め、これに対処せねばならなかった。

続いて出現したのは商業、工業および金融ブルジョワジーであるが、中でも金融ブルジョワジーはもっとも強力で、かつ僧侶および貴族の支配階級ともっとも密接に結びついた。

農民は封建的支配階級の下で、おそろしい貧困にあえいだ。人口増加のために食糧の価格は騰貴を続けたが、それは支配階級に吸い上げられて彼らの収入を増大させることになった。またイギリスの囲いこみ運動をまねた大規模農業経営が発達したが、これも支配階級の経済力の増大を示すものと考えられる。しかも実はこれらの地主的支配階級の勢力は、18世紀になるとすでに新しいブルジョワ階級にとって代われようとしていたのである。すなわちそれは支配階級の生活がひじょうにぜいたくになり、収入以上の支出をするようになったこと、および国民の経済生活における農業の地位がしだいに低下してきたこと、のためであった¹⁾。農業はなお第1位を占めており、その生産も年々増大しつつあったが、しかし工業生産ははるかに急速に発展していた。したがって農業、すなわち支配階級の経済的基盤は相対的に失われていた。そのために支配階級は収入の不足をブルジョワ階級によって補充されるようになった。

封建制度の下に発達したギルド制度が、その重要性を漸次喪失してきたのは、取締法規がますます繁雑化したこと、および特権を維持するために、国家に支払う特許料その他の費用が巨額にのぼり、借金に苦しむようになったことにもよるが、さらに根本的な原因は経済の新たな発展である。封建的な特権による独占に対抗して、新しいマニュファクチュアが出現し、ギルドよりもいっそう安価に、いっそう大量に生産し、より広い市場を開拓し始めたのである。彼らはギルドが失った市場のみならず、さらに新しい市場を獲得するようになった。これら新しいマニュファクチュアは、新しい自由な経済制度を強く要求するに至った。

ただし18世紀後半においては、大工業はまだほんの芽生えたばかりで、繊維工業では二、三の大企業が生産を始め、製鉄業ではル・クルーゾー (Le

Creusot) やド・ヴァンデル (de Wendel) の工場が生産を開始したところである。元来フランス産業は常に全ヨーロッパが模範とした洗練された趣味の芸術品の製造に大きな特色を持っていた。ヨーロッパ諸国のあらゆる宮廷でフランスの芸術家が求められ、フランス職人の製作品が供給された。18世紀にはフランスのぜいたく品が大きな流行となり、世紀末にはフランス品が外国で模造され始めるような状態であった。フランス工業はこうした職人の手による優れた趣味の芸術品的な製品の製造に専念していて、大工業による大量生産的製品には比較的興味を示すことが少なかったのである²⁾。

フランスは近代工業技術においてイギリスに完全に立ち遅れたので、フランス革命前からイギリスとのほとんど絶えまない戦争にもかかわらず、イギリスの新しい機械技術の導入に努力しなかった。このようにして近代的大規模機械工業はフランス革命直前に初めて発展の緒についたのである³⁾。

2. 18世紀における製鉄業の特徴

18世紀においては、まだ近代的製鉄業は確立されていなかった。製鉄企業はひじょうに小規模であり、旧式の製法で生産していた。そのため製鉄企業はほとんどあらゆる土地に分散して存在していた。フランスでは原料である鉄鉱石の鉱床は小規模なものがひじょうに広く分布していたのである。但し長年の採掘による涸渇もあり、今日では大規模な製鉄企業によって有利に利用されうる鉱山は少なくなっている。だが18世紀およびそれ以前の製鉄業および鉱山業はまだ機械化されていなかったために、小鉱山でも十分に利益をあげて操業できたのである⁴⁾。

また18世紀においては、木炭が製鉄業において有効に使用された唯一の燃料であった。コークスはイギリスで最初に使用され始めていたが、18世紀末までは木炭はなお使用され続けた。燃料消費は当時の小規模、非効率な炉ではひじょうに大きかったから、鉱石消費量よりも燃料消費量の方が多かった。そのため当時の精錬所は鉄資源よりも燃料資源、つまり森林の近くに設立される傾向が強かった。そして木材資源が伐採されて減少してくると、新しい森林を求め

表 1-1 鉄生産量

(単位：千トン)

	18世紀初頭		18世紀末	
	銑鉄 (Pig iron)	棒鉄 (Bar iron)	銑鉄	棒鉄
イギリス	17	12	125	96
フランス	25		140	
低地諸国	15		22	
スペイン	10		11	
ドイツ	30		50	
オーストリア	20		25	
スウェーデン	45	36	70	
ロシア	5		65	
その他	2		4	
合計	169		512	

出所：N. Pounds, *Coal and Steel in Western Europe*, p. 27.

て製鉄所は移動したのである。この移動が活発に行われたのはイギリスであるが、フランスにおいてはそれほど著しくなかった。というのは木材がイギリスよりも豊富に存在したとともに、フランスではイギリスよりも新工場を設置すること

が法的に困難だったからである。フランスでは炉や鍛造所を設置するには、王の許可状が必要であった。実際にはそれほど厳格に適用されたわけではなかったが、それにもかかわらずこの規則は企業家を拘束した⁵⁾。

18世紀の製鉄業の動力源は河川であり、それによってふいごやハンマーを操作していた。そのため製鉄所はまた河川の畔に設立されることが必要であった。河川の水流は夏期に減るので、製鉄所の操業度も低下せざるを得ないが、これらの作業所には農民が兼業で働いていたため、夏の農繁期にちょうど製鉄所の仕事から解放されることができるという仕組みであった。当時の製鉄作業は熟練を要せず、農民でも簡単に従事することのできるものであった。ただし高級鉄鋼の精錬には高度の熟練を要したが、そのような鉄の産地は限られており、フランスではアリエージュ (Ariège, ピレネー地方) やドフィネ (Dauphiné), ドイツではゾリンゲン (Solingen) の鋼, スウェーデンの鉄などが有名であった。これらの高級鉄鋼は広い範囲に販売されたが、普通の鉄はその地方の需要 (主として農機具製造) を満たしていただけである。

このような状態にあった当時の製鉄企業がどの位の規模であったかは正確にわかっていないが、まずパウンズ (Pounds) が推定した18世紀における各国

の製鉄量は表1-1のとおりである。

18世紀末において、フランスの銑鉄生産は第1位を占めている。ディートリッヒ男爵（Baron Dietrich）によると、1788年におけるフランスの銑鉄の生産は約13万8,000トン、棒鉄は9万6,000トンであった。しかもフランスは少量ではあるが銑鉄をスペイン、イギリス、スウェーデン、低地諸国およびドイツから輸入しており、反対に輸出は強く阻止されていた。

フランスの製鉄量はこのように大きかったが、フランス製鉄企業の規模は商務省の1788～89年の製鉄業概観によると、大部分がひじょうに小さかったと言われている。おそらく少数の例外を除いて、イギリス企業よりも小さかったと思われる。

1717年のイングランドの記録によると、イングランドの高炉の数は59で、年間約1万7,350トンの銑鉄を生産していた。一部鑄物に使用された残りが⁵⁾、1万2,060トンの棒鉄に精錬された。さらに下ってマシェット（Mushet）の記録によると⁶⁾、1788年において81の高炉により銑鉄を6万5,800トン、棒鉄は3万2,000トン生産した。イギリスの場合高炉1基当たり平均製鉄量は812トンであった。ローラン（Laurent）によると、1788年に稼働していた高炉は88基となっているが、そのうち60基はコークス高炉であり、28基が木炭炉であった⁷⁾。この時すでにイギリス製鉄業は新しい技術を大幅に取り入れていたといえる。

ひるがえって、フランス製鉄業をみると、大革命以前におけるフランス製鉄企業のもっとも普通のタイプとしてバロー（Ch. Ballot）は次のように記述している⁸⁾。まず高炉1基を有しているが、これは通常1年のうち一定期間（6～10カ月）しか稼働しない。稼働している時の月間生産高は年率で平均100トンである。一部のものは80トンであり、他方120～130トンのものもある。

イギリスに比べてひじょうに小規模であったといえる。なおこの時期にはほとんどすべての高炉は木炭炉であった。

しかも当時の人口がフランスはイギリスの2倍以上であったことを考えると、フランス製鉄業の実力が相対的にイギリスに勝っていたとはいえない。むしろ技術的にはすでにイギリスの発展に比べて立ち遅れていた。イギリス製鉄業に

において一般的になりつつあった大工場は、フランスではまだ発達しておらず、僅かにアルザスのディートリッヒ工場やロレーヌのド・ヴァンデル工場等少数の工場が例外的に存在していたにすぎなかった。ディートリッヒ工場の経営者はディートリッヒ男爵であり、彼は6つの製鉄所をアルザスおよびヴォージュに所有しており、製鉄業の全部門を支配していて、この時代においては注目すべきある程度の垂直的集中をすでに行っていた⁹⁾。そしてこれらの例外的な大工場はその後のフランス製鉄業の新しい発展の先駆となるのであるが、その中でも野心的な計画と強力な政府の助成をうけためざましい発展とによって注目を浴びることになったのはル・クルーゾー工場であった¹⁰⁾。

3. 製鉄技術の発展とフランス製鉄企業

18世紀におけるフランス製鉄業のイギリスに対する立ち遅れは、まずその技術的発展の緩慢さによるものである。そして技術的進歩はまた近代的大企業の発展を左右する要因である。18世紀においてイギリス製鉄業はすでに木炭から石炭への転換にかなり成功していた。石炭の利用が研究された結果、1730年ごろイギリスでは石炭のコークス化が考えられるようになり、1735年にダービー(Darby)によってコークス銃の発明がなされ、1784年にはアニアズ(Onions)とコート(Cort)によってパドル法が発明されて、イギリス製鉄業は完全に新しいものにかわっていった。18世紀末にはイギリスの高炉の大部分はすでに新しい燃料を使用していた。

18世紀後半、ことに1775年以後フランスでは製鉄業を変革し、強力な競争者であるイギリスの発展に立ち向かうための大きな努力がなされた。フランス製鉄業はイギリスの競争に勝つだけでなく、存続するためにも変革されることが必要であった。

しかしフランス製鉄業はイギリスの技術を導入しようとしたが、なかなかうまくいかなかった。たとえば1756年にフランス政府はガブリエル・ジャール(Gabriel Jars)という者にヨーロッパの鉱山および製鉄所を視察し、フランス製鉄業を改善、拡大させる方法について研究することを命じている。ジャール

はイングランドのコークス製造法およびその高炉における使用法を親しく見聞した。しかし彼の報告書に基づいてフランスで行われたコークス製鉄の試みは失敗だった。だがこの報告書が産業界に刺激を与え、新製鉄法に対する世の関心を高めたことは確かである¹¹⁾。なおジャールはブルゴーニュ(Bourgogne)のモンスニ(Montcenis)を近代的大規模工場の建設に適した土地であると指摘し、1776年に政府の支援の下にここに新しく大鍛造所が建設されたが、これがのちのル・クルーゾー工場の基礎となった。政府が1784年にディートリッヒ男爵に委嘱した調査報告書によると当時のモンスニの工場の状況は次のようである。

39フィートの高さの高炉が4基あり、年間1,000～1,100トンの鑄鉄を生産する。また4基の反射炉が建設されており、1回の鑄造で1万2,000ポンドの重さのものをつくる能力を持つ。いずれもコークスで精錬されている¹²⁾。このモンスニの工場は、当時のフランスにおける最新式の大工場であった¹³⁾。

18世紀におけるフランス製鉄業は、このように一方では伝統的な作業方法を改善し、新しい能率的な技術を採用し、燃料(木炭)の制約から逃れようと努力していた。しかし製鉄にコークスを使用する試みも、大規模な生産単位を建設することも、全体としては失敗であったといってよい。また生産量は著しく拡大されたが、この拡大は品質の改善やコストの低下を伴わなかった。

フランスの技術者はイギリスの技術的發展に追従することに失敗したが、その理由を説明するのはむずかしい、とパウンズは言っている。スクリヴナー(Scrivenor)はこの点について、「コークス高炉がフランスで発展するのがこのように困難だった理由は、フランスの原料がイギリスのそれと同様でなかったことである。今でさえ、それらをいかに使用するかを学ぶのにフランス製鉄業は多額の支出をしなければならない」と述べている¹⁴⁾。

しかしフランス製鉄業の立ち遅れの根本的原因についてさらに検討を進めれば、まずダーナム(Dunham)はフランス企業家の性格をあげている。

「製鉄業者の怠慢、地方主義、保守主義および個人主義はフランス産業の特徴なのであり、その状況および進歩の欠如を理解する上で重要である。不

十分な輸送手段、石炭が遠隔地にあること、資本の欠如は、著しい後進性に対する十分な説明ではない。フランスにおける小規模生産は、単にこれらの重要な経済的・地理的・地質的要因によるばかりでなく、節儉および伝統固執と結びついた個人主義の深い愛好によるものである。それはフランス工業および農業の典型であり、今日の大量生産時代まで存続している¹⁵⁾。」

さらに大革命およびそれに続く帝政時代には、フランスは政治的に他の諸国から孤立していたので、イギリスで当時製鉄業を革命的に発展させた二つの発明に頼ることがあまりなかった。この二つの発明とは1769年のワットによる蒸気機関の発明、および1784年のコートによるパドル法の発明である。後者は1818年にロジャース（Rogers）によって大きく改善された。これらの発明の導入が進まなかったのは、フランスの政治的孤立だけでなく、たとえフランス工業家が蒸気機関を知ったとしても、積極的に採用したとは考えられないとダーナムは言っている。なぜならば当時必要な水力は十分にあったし、また蒸気機関に必要な石炭を高価だと考えていた。さらにパドル法については、製鉄業者はそれに必要な石炭を十分に得られず、また彼らはその生産する鉄の量よりも質に誇りを持っていて、精錬法を変えようとはしなかったであろうからである。なおフランスにおける石炭資源の不足も近代工業の発展を阻害した大きな原因の一つであるが、たとえば、革命直前の1787年におけるフランスの石炭生産は年間20万トン強で、ほぼ同量をイギリスから輸入している。イギリスはその当時すでに600万トンを生産していたと思われる¹⁶⁾。フランスの石炭問題については第2章で詳述する。

結局こうした新技術に対する彼らの消極性は、これらの発明がひじょうに大きなスケールで生産するのでなければ利益を上げえないという事実にもかかわらず、彼らが小企業に強い愛着を持っていたことからきている。つまり当時の禁止的関税の助けもあって、フランスの製鉄業者は彼の企業を変化させずに存続できると考えたのである¹⁷⁾。

当時のフランスの典型的製鉄所の規模は、高炉1基、鍛造所一つで、後者には通常精錬炉2基、条鉄炉1基がある。さらにしばしば板や線の工場が付随す

ることもある。また高炉だけ、あるいは鍛造所だけが独立して存在することもある。これらの工場の中で雇用されている労働者の数は多くない。普通高炉には2人の熔鉱工と3人の原料装填工が働いている。鍛造所ではその規模によって10～20人である。しかし工場の外部では製鉄業は鉱夫、木材伐採夫、炭焼夫、運送業等、多数の人々を雇用している。

製鉄業者は鉱山、森林、水路をも所有せねばならず、大きな資本を必要とする。そのために当時の製鉄業の所有者は大部分が貴族か大修道院であった。鉱山採掘権はほとんど領主のものであり、森林の所有権も一般に領主の手にあった。しかし富有なブルジョワ、金融業者、工業家の手に移るものもしだいに多くなった。また貴族はめったに自身で生産活動を行わなかった。彼らは鉄工場の親方や生産に必要な資本を有するブルジョワに鉱山および森林の権利を持つ企業を賃貸したのである¹⁸⁾。

このように18世紀の製鉄業は他の工業部門に比して大資本を要し、したがって企業家は封建的諸制約の存在する中で、すでに特別に資本家的性格を強く有していた。そのため前述したようにイギリスと比較して保守的特徴が強くみられたにもかかわらず、製鉄業の大規模企業的性格から、大企業への集中運動の胎動はすでにこの時代に認めることができるのである。この時代の企業集中の形態は、一つの企業の拡大発展による大型化、および企業家がつぎつぎに多数の貴族や修道院から製鉄事業を請負うことによって、同一人の手にいくつもの製鉄所が集中されるという形がある。前者の例は特にロレーヌにみられる。最大のものはモワイヨーヴル (Moyeuvre) とモンローゼン (Monterhausen) である。たとえばモワイヨーヴルはファベル (Fabert) が中心となって設立したもので、1781年にナンシー (Nancy) の領地の管理人であるヴィヴォー (Vivoux) に賃貸された。その規模は高炉2基 (銑鉄750トンを生産)、精錬炉7基、鑄造所一つ、内部労働者51人、外部労働者200人を有していた¹⁹⁾。

後者の例はアルザスおよびロレーヌにみられるが、その他の地域ではまれである。たとえばローラン (Laurent) という者は5つの製鉄所を請負っており、コロンビエ (Colombier) は6つを持っていたが、とくに次の3人の工業家は

強大なグループをすでにつくり上げていた。すなわちエヤンジュ（Hayange）のド・ヴァンデル、バス＝アルザス（Basse-Alsace）のディートリッヒ、およびベリー（Berry）のオーベルト（Aubertot）である。エヤンジュは18世紀初頭以来、ド・ヴァンデルに所属している。ド・ヴァンデルはしだいに土地および領主権を買収していった。1784年まではシャルル・ド・ヴァンデル（Charles de Wendel）、それ以後は息子のイニャース（Ignace）に助けられたマルグリット（Marguerite）の指導によって、ド・ヴァンデルはだんだんと周囲の製鉄工場を吸収していった。1788年にエヤンジュは2基の大高炉を持ち、月間120～125トンの銑鉄を生産した。その一部は爆弾、砲弾の製造に使用され、のこりは板工場、鍛造工場を含む三つの精錬所で加工された。ド・ヴァンデルはエヤンジュのほかにもシュザンジュ（Suzange）、アンブール（Hambourg）等いくつかの工場を所有していた²⁰⁾。

フランス革命以前に機械主義の幕が開かれなかったのは、製鉄業のみならず、繊維、製紙等の軽工業においてもそうであった。しかし、これらの産業部門においてもやはりその先駆的現象は18世紀後半にすでに見え始める。新しい技術、すなわち水力モーター、動物によって動かされる機械装置等が採用され、綿糸工業はイギリスの最新式機械を導入した。1775年以来、ジェニー機が普及し、アークライトの水力紡績機械も1782年以後イギリス人によって紹介された。そしてこれら工業部門にも多くの機械および労働者を擁する大工場が設立され始めた。たとえば絹糸、絹織物については南部やリヨンに大工場が現われ、ラシャ、麻織物、製紙工業にも大規模生産を行うものがでてきた。

しかしこれらもなお機械主義の最初のかすかな発現にすぎなかった。工業全体としては、依然として手工業、小仕事場（petits ateliers）が支配的であった。こうした機械需要の未発達は、製鉄業の市場を大規模な武器製造工場のほかは、ひじょうに限られたものととどめていたのである。

このように製鉄業の発展は経済全体の発展状況によって規制されたわけで、資本主義的大工業への発展は、けっきょく技術革新、大資本調達の一環に依ることのできる金融制度、株式会社組織の発達、同業組合にかわる自由な経済

制度等の実現による、経済・社会全般にわたる変革が必要であったのである。また同時に重工業は資本主義経済の発展過程において、それをリードする役割を果たした。

19世紀にはなばなく展開する近代的重工業の発展、および企業集中運動による大資本の形成を前にして、18世紀フランス工業はその変革をしだいに内部に醸成しつつあったのである。

- 1) Jürgen Kuczynski, *A Short History of Labour Conditions in France 1700 to the Present Day*, 1946, pp. 27-28.
- 2) E. Levasseur, *Histoire des Classes Ouvrières en France depuis la Conquête de Jules César jusqu'à la Révolution*, Tom. II., 1859, pp. 365-371.
- 3) J. H. Clapham, *The Economic Development of France and Germany 1815-1914*, 1923, pp. 54-55.
- 4) Norman Pounds and W. Parker, *Coal and Steel in Western Europe*, 1957, p. 19.
- 5) *Ibid.*, p. 32.
- 6) D. Mushet, *Papers on Iron and Steel*, 1840.
- 7) Conférence de M. Laurent in La Bibliothèque du Musée Social, *Le Développement économique de la France, l'Agriculture, l'Industrie métallurgique, les Industries textiles*, Paris, 1912, p. 76.
- 8) Charles Ballot, *L'Introduction du Machinisme dans l'Industrie française*, Paris, 1923.
- 9) Pounds and Parker, *op. cit.*, pp. 40-41. Ballot, *op. cit.*, pp. 426-427.
- 10) 本書第2部第7章参照。
- 11) Ch. Ballot, *op. cit.*, pp. 436-441. Pounds and Parker, *op. cit.*, p. 43.
- 12) Harry Scrivenor, *History of the Iron Trade*, First edition 1841, Second edition 1854, New impression of the Second edition 1967, pp. 178-179.
- 13) 第7章参照。1789年ごろまでのル・クルーゾーにおける工場建設については Ballot, *L'Introduction du Machinisme dans l'Indntrie française* が詳しい。
- 14) H. Scrivenor, *op. cit.*, p. 183.
- 15) A. L. Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, 1955, pp. 119-120.
- 16) E. C. Eckel, *Coal, Iron and War*, 1920, p. 63.
- 17) Dunham, *op. cit.*, pp. 119-120.
- 18) Ballot, *op. cit.*, p. 424.

19) *Ibid.*, pp. 425-426.

20) ド・ヴァンデルについては本書第2部第8章参照。

第2節 近代的大工業発展のための基盤の成立

1. フランス革命による近代社会の形成と経済

封建制度の諸矛盾が爆発して起こったフランス大革命は、絶対王政を廃して初めて個人的自由主義に基づいた新しい近代国家の確立をもたらした。大革命の担い手は、市民の中でも新しく勃興してきた産業市民（マニユファクチュア、およびそれから発展してくる近代的大工業資本家）であった。大革命は旧制度をくつがえし、まったく新しい自由な近代的社会の基礎を形成した。

フランス革命は封建制度から資本家と労働者を解放した。農奴は自由になり、ギルド制度は解体され、国内取引や外国貿易の自由は確立され、正常な金融・財政制度が組織されて、マニユファクチュアおよび工場制度——資本主義的企業——が自由に発展を始めることができるような条件が作り出された。しかし革命直後の数年間は、混乱のため生産活動は革命前よりも低下した。アンリ・セー（Henri Sée）もフランス革命の経済的発展に対する意義について次のように言っている。

「革命によって制定された労働の自由が、重要な経済的結果をもたらしたことは事実である。しかしそれはずっと後になって初めて実現する。種々の革命的できごとは、アンシャン・レジーム末期に予想されたようなフランスの工業的発展をむしろ遅延させることになった¹⁾。」

アンシャン・レジーム末期には大きな産業上の危機があったが、それは一部は1786年のイギリスとの通商条約に起因するものであった。革命はこの危機をさらに拡大した。すなわち貴族階級に属する多数の金持ちが国外に移住したし、国内の混乱および物価騰貴は消費を著しく減退させた²⁾。

産業の機械化にとってひじょうに重要な蒸気機関の生産は、大革命まで促進されてきたが、革命後は発展が停止してしまった。5 執政官政府時代（1795～99年）においても、産業の状態はなお危機的であった。1797年になされた調査によると、生産活動は大革命以来低下している。機械化はノール（Nord）のような大工業地帯においてさえ、ほとんど発展していない。

2. ナポレオン時代における新しい経済制度の確立と産業の発達

フランスが近代産業資本主義の本格的な発展の土台を築いたのは、ナポレオン1世の時代であり、そして工業資本家が決定的な支配的地位を得るほどに発展するには、革命以後さらに半世紀を要したのである。

ナポレオンは革命によって疲弊したフランス経済を強力な政治権力によって直接に指導、助成し、ふたたび秩序を回復させた。彼は革命後の自由主義に対して、ルイ14世以来のフランスの伝統である統制的経済政策を再度加味したのである。このような上からの統制的経済政策は、ナポレオン以後も復古王朝、第2帝政、そして20世紀にいたるまで継承されている。とくにナポレオンはフランスの統制経済的伝統を強化したといわれている。

ナポレオンの直接的産業保護助成政策としては、国費によって近代的大工場を建設したり、またイギリスから新技術および機械を導入させたりしたこと、大規模な博覧会の開催等があげられる。たとえば1801年には国内工業奨励協会をつくり、パッシーに模範機織工場を建設した。綿布、羊毛、化学、機械工業等には新技術を導入させ、これら産業の急速な発展をもたらした。とくに重工業は軍事目的からナポレオンの濃厚な育成政策によって拡大、進歩したのである。1801年、1802年、1806年のパリ博覧会の出品者数は、229、540、1,422と増大し、国内工業の発達をよく物語っている。

しかし金属工業についてみると、武器製造業を除いては、比較的停頓的であった。たとえばロアンヌ（Roanne）のオノレ・ブラン（Honoré Blanc）は、銃の製造を機械化することを試み、ひじょうに繁栄したマニユファクチュアをつくり上げた。しかし製鉄業は武器製造業からの大量の需要によって活気づけら

れたにもかかわらず、生産は依然として全地域に分散的に存在する多数の小工場によってなされていて、集中化はほとんど促進されなかった。

こうした状況の原因として、パローは次の2点をあげている³⁾。

1. 新製法の採用は、製鉄業者に大きな支出を要求すること。
2. 保護主義によって利益をうけている製鉄業者の保守的性格と無知。

近代的大製鉄工場をたてることは、機械化された製糸工場の建設よりもはるかに大きな資金を必要とした。その上、繊維工場はそれまでの家内工業にかわって新たに建設されるものであったが、製鉄工場の場合は旧式設備が犠牲にされなければならなかった。しかし製鉄業者は保守的で旧習にしがみついており、しかも関税によって保護されているので、そのような努力を払うことはなかったのである。繊維工業も関税の保護を受けてはいたが、密貿易が容易に行われていた。鉄の場合にはそれができにくいという事情があった。イギリスの鉄の価格は1801～14年に約4分の1引き下げられたが、フランスでは反対に価格は上がり続けた。少数の例外はあったが、フランス製鉄業は全体としてイギリスよりもはるかに立ち遅れ、依然として木炭鉄の生産に止まっていた。

なおフランス工業全体としてみれば、ナポレオン時代には前述のように確かに発展がみられた。一部の部門では機械化がひじょうに進んだ。たとえば蒸気機関の採用は、革命直後停滞していたが、1800年から拡大し始めている。すなわち生産の集中化が促進されたのであり、その間接的証明として石炭採掘高をみると、1789年の12万5,000トンから41万トンと3倍以上に増大している。しかし決定的な近代工業への転換は1840年以後になって起こったのであって、この時代にはまだ資本主義的大工業はようやく現われ始めたところであったにすぎない。

しかしナポレオンは資本主義経済の発展の土台を築いた点で、ひじょうに大きな功績を残した。まずナポレオンの大事業の一つは大道路網の建設であった。経済的・軍事的目的から、莫大な費用を投じて国道、県道の改良、維持を計り、かつ国外に通じる大道路をも建設した。現在のフランスの主要道路網は実に彼によって完成されたものであり、その後の経済的発展に大いに貢献した。後年

発達した鉄道も、だいたいこの道路に沿って建設された。

またナポレオンのとった重要な政策の一つは、財政の健全化および金融組織の改善である。その中でも重要なのは、フランス銀行（Banque de France）の設立である。18世紀には三つの主要な発券銀行が設立されたが、第1のものは1716年のジョン・ロー（John Law）の銀行（Banque générale）で、これはのちにバンク・ロワイヤル（Banque Royale）となり、1720年に破産した。第2は1776年のケス・デスコント（Caisse d'Escompte）であるが、アンシャン・レジーム末期の政府の過大借入れによって同行の地位はひじょうに弱体化し、1793年に解散した。第3は1796年のケス・デ・コント・クーラン（Caisse des Comptes Courants）で、2,000万フランの銀行券を発行していた。フランス銀行は1800年に設立され、ケス・デ・コント・クーランを吸収した。同行は国庫の銀行として機能し、またパリにおける銀行券発行の独占権を得た。同行がフランスにおける完全な発券の独占権を獲得したのは1848年である。

ナポレオンはまた1803年に新しい貨幣制度を制定した。これによって従来のリーブル貨は廃止されてフランが採用された。また金貨および銀貨をもって法貨とした。この複本位制度はその後長くフランス貨幣制度の根本となった。

ナポレオンは貿易においては強力な保護貿易主義をとった。輸出を奨励し、かつ強大な競争国であるイギリスの商品は、国内市場から閉めだして国内産業の振興をはかった。

しかしこうした保護主義的政策によってイギリスとの経済関係は悪化し、ひいては両国の敵対関係を醸成して、ついにナポレオンは大陸封鎖（le blocus continental）という大規模な対英封鎖政策を断行することになった。これによってナポレオンはイギリスと大陸の経済関係を完全にたち切り、欧州大陸を一つの大経済ブロックとしようとしたのである。これはのちのドイツの汎ゲルマン主義と同様の欧州単一市場実現の野望の現われであり、この欧州統一が20世紀にはいるとさらに切実な要望となって欧州諸国に復活し、第1次大戦後の汎ヨーロッパ運動から、第2次大戦後のシューマン・プラン、欧州経済共同体（EEC）その他となって実現されてきたのは興味ある事実である。ただしナポ

レオンの大陸封鎖は現在の欧州統合運動とは異なり、征服国であるフランスの独裁的地位を強力にうち出したものであり、フランス品は他の大陸諸国で優越性を持つが、フランス市場は外国に対して閉鎖されるという、自国中心の勝手な思想であった。

この大陸封鎖政策は、大陸諸国の工業の飛躍的発達をもたらした。しかし原料の欠乏はしだいに工業を危機に陥れ、また商業も甚大な損害を受けた。さらに大陸封鎖はそれを完全に行うためには密輸を防止しなければならず、大陸諸国に間隙を許すことができないので、武力による領土の支配を必要とし、結局ナポレオン没落の一原因となってしまった。ナポレオン政府の積極的工業助成政策にもかかわらず、フランス工業に大きな打撃を与え、その発展を著しく遅らせたのは、これらの激しい戦争であった。

1790～1810年の工業生産の発展をみると、鉄生産はイギリスの場合は6万8,000トンから25万トンと約4倍に増大しているが、フランスは4万トンから8万5,000トンと約2倍の増大にすぎない。繊維の生産に関してもフランスの発展率は低く、1780～1800年にイギリスが2,600万ポンド（磅）から3,600万ポンドに増大したのに対して、フランスは2,100万ポンドから2,700万ポンドに増大するにとどまったのである。

3. イギリス製鉄業との比較

フランス製鉄業は18世紀における近代的大工業への発展の準備期において、すでにイギリス製鉄業に完全な立ち遅れをみせ、もっぱらイギリスから新しい技術を吸収することに努めねばならない状態であった。イギリスは世界で最初に産業革命を遂行したが、その発端は繊維工業における新しい機械の発明とその採用にあった。この機械化が進むにつれて、蒸気機関が出現し、産業革命は本格化するが、こうした機械および新しい動力の普及は、製鉄業に近代的大規模生産を可能にさせるとともに、戦争およびこれらの機械工業からの需要の急激な増大がまた製鉄業の発展を支えたのである。

イギリスにおいては1713年にアブラハム・ダービー（Abraham Darby）がす

でにコークスによる製鉄の実験に成功したといわれているが、1740年において、木炭の供給がさらに不十分になったにもかかわらず、石炭利用の試みはなお軌道にのらず、製鉄業の活動は沈滞していた。この停頓状態から発展に移っていくことができたのは、製鉄における石炭使用の増大が技術的に可能になったからである。18世紀におけるその発展の過程は次のとおりである⁴⁾。

(1) 1769年にニューコメン(Newcomen)のエンジンに対するワットの改良が特許をとった。これによって高炉(木炭)の平均生産量は著増した。1750年には平均294トンであったのが、1788年には545トンに増加したのである。

(2) 木炭に対するコークスの代置によって、1788年にはコークス高炉の平均生産量は903トンに増加した。この時期にはまたコートのパドル法および圧延技術の発明(1783~84年に特許をとる)が行われている。これは棒鉄生産の革命となった。また鉄鉄の総生産量は1740年の1万7,350トンに対して、1788年には6万1,300トン(木炭・コークス鉄合計)に増加した。

(3) 1788~90年のワットのエンジンの採用によって、1796年の鉄鉄生産は、1788年の2倍となった。そして高炉の平均生産量は1,048トンとなった。

フランスはイギリスからこれらの技術を吸収しようと努力したが、それにもかかわらず18世紀末において一部を除いてその普及にほとんど成功していなかったことは前述のとおりである。

このような発展に伴い、18世紀末にはイギリス製鉄企業に近代的大規模企業の形態をとるものが多数出現してきている。スクリヴナーによると、1803年においてCyfarthfaの製鉄工場はイギリス帝国最大のものであり、2,000人以上の労働者を雇用している。またキャロン(Carron)、ダウレス(Dowlais)なども同じような大資本による巨大工場であった。新しいタイプの製鉄工場は、鉄鉱石および石炭の採掘、製鉄、精錬、圧延、棒、板等への成形、鑄造等を含む総合的大工場であった。こうして18世紀末にはイギリスの製鉄業はすでにその組織において、近代資本主義的企業の性格を濃厚に帯びてきていた。

製鉄業を含めたイギリス産業において近代工業制が他国にさきがけて実現さ

れた原因としては、次のような諸点が考えられる⁵⁾。

(1)イギリスが海外に広大な市場を確保していたこと、(2)国内購買力も比較的大きかったこと、(3)石炭を豊富に埋蔵していたこと、(4)「産業の自由」を早い時代から享受していたこと、(5)非国教徒の優れた企業者をたくさん持っていたこと、(6)イギリスの生産する商品に実用的なものが多かったこと、(7)イギリスが地理的に好条件に恵まれていて、戦争にわずらわされることも少なく、早い時期に大規模生産を行い得たこと、(8)地方分権による商品流通阻害の弊を免れていたこと、(9)比較的寛容な宗教政策を採用したこと、(10)民間に十分な資本が蓄積され、その利用を能率的にする金融機関も整備され、利率が低かったこと。

このようなイギリスにおける産業革命招来の原因をみると、フランス経済の特徴にこれらと対照的な性格のものが多くということがわかる。それがつまりフランスにおける新しい近代的大工業発展の立ち遅れの原因である。そして石炭埋蔵量の不足、国土がヨーロッパ大陸諸国と国境を接していて、たえず戦争にさらされており、また水運の便も悪いなどという自然的条件は変えることができないとしても、フランス企業家の個人主義的、保守的性格、小規模企業の分散的存在、国家の保護・助成政策、統制的政策等の特徴は、第2次世界大戦後まで引き続き存続したのであった。戦後フランスはモネ・プランその他によって鉄鋼業をはじめとする諸工業の改造を大胆に行ってきたのはいるが、現代フランス鉄鋼業の原型の大きな部分は実に18世紀にすでに存在していたのである。

1) Henri Sée, *Histoire économique de la France*, Tom. II, 1951, p. 51.

2) たとえば主要製鉄業者に対する革命の影響については、Ballot, *L'Introduction du Machinisme dans l'Industrie française*, pp. 512-513. 参照。

3) Ballot, *op. cit.*, pp. 522-523.

4) John A. Hobson, *The Evolution of Modern Capitalism: a Study of Machine Production*, 1949, pp. 86-87.

5) 増田四郎他『西洋経済史』中巻、有斐閣、1955年、290頁。

第2章 19世紀前半におけるフランス近代製鉄業の確立 ——木炭から石炭への転換と生産費の構成および フランス政府の産業政策の影響——

はじめに

王政復古の時代は、次の7月王政としばしば対比して説明される。すなわち前者は停頓の時期で、後者は急激な発展期の一つであるとされるのである。確かに王政復古期は大革命およびナポレオン戦争に次ぐ時期で、フランス経済は疲弊していた。また1816～17年には農作物の著しい減収があり、激しい不況に襲われた。19世紀初頭の工業生産額の国際比較は表2-1のとおりである。

1780～1800年の年間工業生産の増加率は、英、仏とも約30%である。しかるに1800～20年の増加率はイギリスの26%に対してフランスは僅か16%にすぎない。また1807年に封建的桎梏から、少なくとも部分的に解放されたドイツの同期の増加率は40%以上に上り、フランスよりもはるかに急速な発展を示し始めている。この時期にフランス政府は巨額の戦争賠償金を支払わねばならなかったし、製鉄業のような国内産業は、戦争による需要がなくなったために強い打撃を受けた。さらにフランスは長い間イギリスから離れていたため、その新技術の吸収において他の諸国に遅れをとっていた。アンリ・セー（Henri Sée）は、この経済生活の立ちおくれによって、1840年ごろまで、フランス経済はアンシャン・レジーム時代と同じ性格をもっていたと言っている。

しかしそれにもかかわらず、1820年代にはすでにフランス経済に大きな変革がはっきりと現われはじめた。制限選挙君主制時代は、古い封建的経済から新

表 2-1 年間工業生産額
(単位：百万ポンド)

年	英	仏	独
1780	177	147	50
1800	230	190	60
1820	290	220	85

出所：J. Kuczynski, *A Short History of Labour Conditions in France 1700 to the Present Day*, p. 50.

しい近代資本主義的経済への過渡期であった。発展はイギリスと比較して緩慢ではあったが、機械主義がしだいに浸透し、産業集中化の傾向が見え始めた時代である。したがって新しいタイプの企業家や銀行家の活動も漸次活発になってくる。ただしこうした変化はまだ経済の大勢を占めたわけではなく、保護的制度によって維持されたフランス諸工業、とくに鉄鋼業においては、依然として伝統的な製法が採用され続けていた。

本章においては、19世紀後半の飛躍的な経済発展の準備期といえるこの時代におけるフランス製鉄業の発展を、とくにその新技術の採用状況との関連からとらえ、さらに技術的発展を規制した諸原因のうち、ことに重要と考えられる製鉄コストに対する燃料費および運輸費の影響について考察し、またこれらの費用の大きさを左右した政府の産業政策について検討する。

第 1 節 フランス鉄鋼業の発展

1. 生産の拡大

フランス鉄鋼業は1815年以後もイギリスの進歩に容易に追いつくことはできなかった。まずこの時期の製鉄量についてみると、ダーナムが正しいものとして引用しているウージェーヌ・フラシャ (Eugène Flachet) の数字は表 2-2 のとおりである¹⁾。

1819年の銑鉄生産は11万2,000トンである。またクラッパム (Clapham) によると、1812年の銑鉄生産は約10万トンであった。このころのフランスにおいては、なおほとんど例外なく旧式の木炭精錬が行われていた。したがって工場は森林の付近に存在しており、工場分布の状態は18世紀とほとんど変わらなか

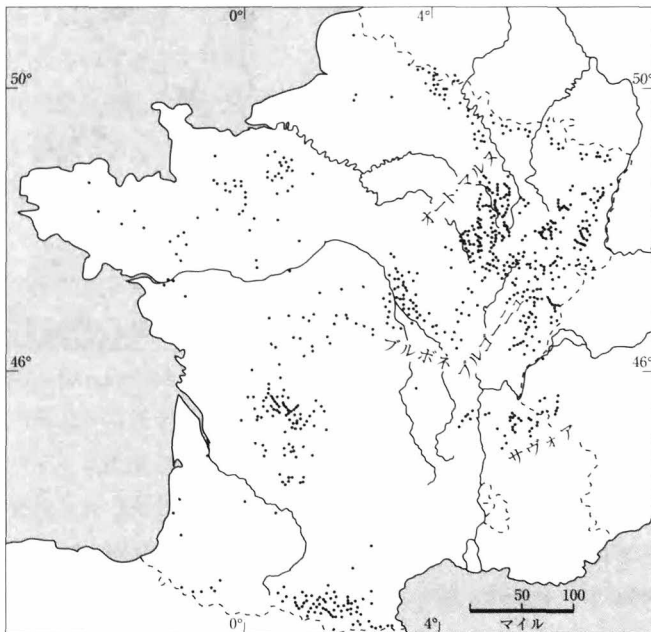
表2-2 フランス鉄鋼生産

(単位：トン)

	1819年	1843年
銑鉄	112,500	442,622
錬鉄	74,200	376,000
	1831年	1843年
鋼(クルーシブル)	2,967	3,527
鋼(セメントッド)	2,412	5,812

出所：A. I. Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, p. 137. より作成。

図2-1 1789年におけるフランス製鉄業分布図



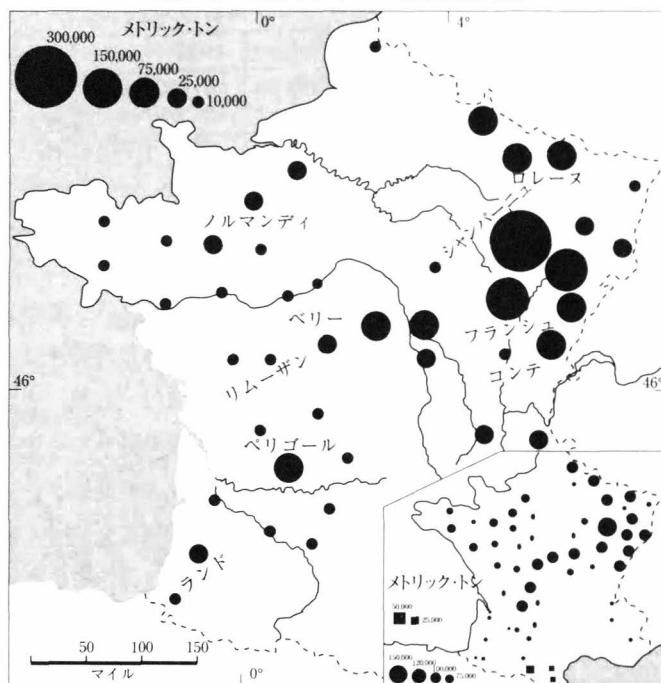
注：国境線は1789年の国境線である。点は単一の製鉄工場を示す。それらの大部分は熔鉱と精錬とを結合した工場である。

H. and G. Burgin および A. Demangeon による。

った。

図2-1は1789年、図2-2は1826年のフランス製鉄業の分布図であるが、両図はひじょうに密接に照合している²⁾。そして19世紀半ばまではほとんど変化

図 2-2 1826年フランス県別銑鉄生産



注：差し込み図は精錬した錬鉄または棒鉄の生産を示す。四角な表中の黒丸の大きさは鋼鉄の生産を示す。

国境線は1815年から60年にいたる国境線である。

A. M. Héron de Villefosse による。

がなく、この状態が継続する。

表 2-2 のようにその後のフランスの鉄生産はかなり急速に拡大するが、イギリスやベルギーと比較するとその発展速度はなお遅れている。クラップムによるとフランスの銑鉄生産は1821年に22万トン、1847年には59万トンであったのに対し、イギリスは同じく40万トンおよび200万トンで、フランスはイギリスの発展にますますひき離されている。

なお当時のフランスの鉄の需給状況を見ると、表 2-3 のとおりである。1818年においてフランスの鉄の消費総量は12万2,000トンを越えなかったが、そのうち11万4,000トンは高炉で生産されたもの、5,000トンは在庫品、そして

3,000トンが輸入によって賄われていた。フランスは鉄の純輸入国であった。輸入先は主としてスウェーデンおよびロシアであった(表2-4)。

2. 技術的發展の立ち遅れ

フランスにおいては実際には製鉄工場および加工工場は、古くから加熱用にある程度石炭を使用していた。18世紀には石炭の使用は

炭鉱に近い製鉄工場にいきわたっていた。当然熔鋇用木炭に石炭を代置する試みもなされていた。しかしそれによって生産される銑鉄の品質がひどく悪いために、木炭の使用を継続せざるをえなかった。石炭が効果的に高炉に使用されることができるようになったのは、1782年のル・クルーゾーにおけるコークス専用高炉の火入れ以来である。しかしこの方法もすぐフランス全土に普及したわけではなく、1806年においてすでにイギリスでは227基のコークス高炉に対して木炭高炉は僅かに2基が残存しているにすぎなかったのであるが、同時期に、フランス政府の調査によれば、フランスにおける製銑、製鉄にはすべて木炭が使用されており、ル・クルーゾーのみが例外だったのである³⁾。

ル・クルーゾーは長い間この生産方法を独占していたが、ようやく1818年にエヤンジュ(Hayange)の諸工場、さらに遅れて1822年にロワールのテールノワール(Terrenoire)の諸工場がコークス高炉を採用するに至った。1828年にはコークスを使用する目的で、サン＝テチエンヌ(St. Etienne)に13基の高炉が建設中であった。そしてロワールの炭坑も活発に活動し、フランスの石炭生産117万2,000トンのうち、55万トンを占めるという状態であった。当時はロワールの炭坑が最大の生産量をあげており、第2位はノールであった。この時期には新しいコークス高炉は主として中部地方において採用された。

表2-3 フランスの鉄需給
(単位:トン)

	1818年	1824年
生産	114,000	164,000
輸入	3,000	7,000
消費	122,000	175,000

出所: Scrivenor, *History of the Iron Trade*, p. 180.

表2-4 フランス鉄輸入
(単位:トン)

	1822年	1823年	1824年	1825年
スウェーデン鉄	1,900	2,400	3,900	5,400
ロシア鉄	100	140	330	540

出所: Scrivenor, *op. cit.*, p. 181.

コークス高炉の普及状況を見ると、1830年には408基のうちコークス高炉は29基、1840年には462基のうち41基である。1864年には413基のうち木炭炉が143基になっている。1864年以後は、この木炭からコークスへの転換は極めて迅速に行われた⁴⁾。これはとくに当時の鉄道建設運動によって製鉄業が大きな刺激を受けたためである。鉄道の発展はそれ自体鉄の大量需要をもたらすとともに、原料の輸送を改善し、また鉄の新市場を開拓して、顧客を増加させた。コークス高炉はこの需要増大によく対応することができた。

こうしてフランスでは1819年以後ようやく木炭の利用は相対的に着実に減少していく。1830年に鉄の86%は木炭によって生産されていたが、1840年には79%、1850年には57%になった。その後はさらに減少の速度をまして1860年に35%、1870年には僅かに8%、1880年に3%、1890年には1%になった。この僅かに残っていた木炭炉も遂に第1次大戦中に消滅した。

これに対してイギリスの場合は、前述のようにすでに1806年において製鉄はまったくコークス化されていた。このような木炭から石炭への転換の遅延には種々の原因があるが（後出諸節参照）、結局はフランス製鉄業の技術的立ち遅れを示すものといつてよいであろう。

新しい製鉄技術の発展は規模の拡大をもたらすものであり、近代的大工業発生の重要な原因の一つである。1735年にアブラハム・ダービー2世によって完成されたコークス製鉄法に続いて、イギリスでは重要な製鉄技術の変革がつぎつぎに現われ、それがやがてフランスにも導入されるのであるが、19世紀前半までに行われたもののうち主なものをあげれば、1775年におけるジョン・ウィルキンソンの蒸気機関を応用した蒸気送風機の発明、1784年のヘンリー・コートのパドル法の発明、1828年のジョン・ピアモント・ニールソンの熱風炉の築造等がある。

これらの技術的変革はいずれも大量生産、生産性の向上、品質の均一化をもたらし、資本主義的大工業の発達の原因となるものである。たとえばパドル法はそれ以前の錬鉄製造が木炭を燃料とし、小さい炉によってなされていたのに対し、石炭を使用して大仕掛けの反射炉を用いて行うものであり、これによって

多量の銑鉄を処理することができるようになった。

フランスはパドル法の導入でも遅れをとっているが、これは一つにはフランス革命およびその後の政治的・経済的混乱のため、二つにはフランスは従来のカタラン法でよい鍊鉄を生産していたので、転換があまり必要でなかったため、さらにフランスの石炭を使用する大型高炉の発達が立ち遅れていたので、鍊鉄の大量生産の必要性もさし迫ったものではなかったからであろう。

18世紀末以前にル・クルーゾーですでにパドル法が採用されていた可能性があるといわれるが、もし試みられたとしても、それは不成功だったのであろう。いつその導入に成功したのかは、はっきりわかっていない。しかし明確に知られている最初の導入のケースは、1817年にグロスーヴル（Grossouvre）でデュフォー（Dufaud）によってなされた実験である。この工場はその後まもなくロワール河の反対側のフルシャンボー（Fourchambault）に移されたのであるが、これに金融し、経営していたのはボワグ（Boigues）兄弟とそのパートナー達である。ボワグ兄弟はアンフィ（Imphy）の大工場にも参加しており、大資本家でもた有能な冶金技術者でもあった。これに続いて1819年にロレーヌのド・ヴァンデル、1819年または1820年にサン＝テチエンヌにおいてド・ガロワ（de Gallois）およびジョゼフ・ベッシー（Joseph Bessy）、およびシャラントン（Charenton）とル・クルーゾーに大工場を持つマンビー（Manby）およびウィルソン（Wilson）がパドル法を採用している⁵⁾。ド・ヴァンデルもエヤンジュに大工場をたてた。これらはその後の大工場建設のモデルとなった。そして部分的または全面的に石炭を使用する大工場の数、まもなく増大の傾向を示すようになる。

1827年の調べによると、すでにフランスでは15県に149のパドル炉があり、40,037トンのパドル鉄を生産している⁶⁾。スクリヴナーによると、1820年にイギリス式のコークスを使う鍛工所が初めて建設されたが、1823年には、それは稼動中のもの11、建設中のもの4になり、1826年には31工場、さらに1828年には40工場に増大した。そして同年において石炭による棒鉄生産は4万8,000トンに達した。これは全鍊鉄生産の約3分の1である。なおコークス高炉は14基

表 2-5 フランス鉄鋼業労働者 1 人
当たり生産の推移

(1830年=100)

年	指数	年	指数
1830	100	1839	141
1831	103		
1832	108	1840	161
1833	114	1841	145
1834	124	1842	154
1835	138	1843	152
1836	131	1844	151
1837	136	1845	151
1838	135	1846	166

出所：Kuczynski, *op. cit.*, p. 105.

表 2-6 19世紀前半におけるイギリスの製鉄規模
(England および South Wales)

	1823年	1830年
高炉数	237	333
鉄生産 (トン)	417,566	615,917
高炉 1 基当たり生産 (トン)	1,761	1,849

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 135, の表より作成。

に増大し、これによって 1 万 7,000 トンの銑鉄が生産されたが、これは全銑鉄生産の 10 分の 1 に達しない量である。鍊鉄生産においてコークス使用がはるかに進んでいたことを示している。

この相違は銑鉄が木炭によってなお有利に生産されること、そしてそれを石炭によって精鍊するのが好都合であったことからきている⁷⁾ (第 2 節参照)。

緩慢とはいえ、以上のような生産方法の変化が起こったことによって、フランス製鉄

業の生産性は、とくに 1830 年代にかなり急速な上昇を示した (表 2-5)。

当時の高炉規模の発達状況をみると、前述の数字により 1828 年のコークス高炉 1 基当たり生産は 1,214 トンであることがわかる。木炭高炉は 379 基であり、18 万 4,000 トンを生産したから、1 基平均 485 トンである⁸⁾。なおこれでも木炭高炉の規模は 1801 年に比べると 2 倍に拡大している。1801 年には 450 基の木炭高炉があり、11 万 2,000 トンの銑鉄をつくっていた。以上のようなフランス製鉄業の状態を同時期のイギリスと比較すると表 2-6 のとおりであり、フランス製鉄業がはるかにひきはなされていたことは明白である。

製鉄業の機械化、大規模化を可能にし、さらに自ら鉄の消費を拡大する役割を果たした蒸気機関の普及については、製鉄業をも含めた全体で 1815 年には僅かに 15 の企業がこれを使用していたにすぎなかったが、1830 年までにその企業数は 625 に増大している。このことは、この時期に石炭をエネルギー源とする

動力が普及し始めたことを示すものである。

- 1) Eugène Flachet et Alexis Barrault, *Traité de la fabrication du fer et de la fonte envisagés sous les rapports chimiques, mécaniques et commerciaux*, Paris, 1842, 1846.
Arthur Louis Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, p. 137.
- 2) 図2-1 および図2-2とも Norman Pounds, "Historical Geography of the Iron and Steel Industry of France," *Annals of the Association of American Geographers*, No. 47より引用。
- 3) J. Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, pp. 59-60.
Clapham, *Economic Development of France and Germany*, p. 59.
- 4) Levainville, *op. cit.*, pp. 63-64.
- 5) バドル法の導入について詳しくは Dunham, *op. cit.*, pp. 127-131, 参照。
- 6) Pounds, *Coal and Steel in Western Europe*, p. 151.
- 7) Herry Scrivenor, *History of the Iron Trade*, 1841, New impression 1967, p. 182.
- 8) *Ibid.*, p. 183.

第2節 燃料の需給およびコストの問題

1. フランスにおける石炭の需給状態

フランスにおけるコークス精錬の立ち遅れは、

- (1) 当時の製鉄業者の技術的知識が幼稚なための新燃料の受け入れ困難、
 - (2) 初期コークス銑の品質の悪かったこと、
 - (3) 製鉄業の木材消費を存続させるため、大地主達の圧力によって政府が外国炭の輸入を制限したこと（政府の重工業政策については後述する）、
- とともに、良質な石炭の不足が重大な原因として数えられる。クラップムはその著書でこの点を強調している。また、エッケル (E. C. Eckel) も石炭不足をフランス経済の致命的欠陥としている¹⁾。

フランス国内の石炭生産は1814年に出された報告書 (L. Cordier, *Sur les*

表2-7 フランス1人当たり年間石炭消費
(単位: cwtst)

1787~1789年	0.4	1821~1830年	1.3
1802	0.7	1831~1840	2.0
1811~1820	0.7	1841~1850	3.5

出所: Kuczynski, *op. cit.*, p. 55.

Mines de Houille de France, 1814)

によると、国内需要を賄うに十分であった。このころはまだ消費の大きな拡大は予期されていなかった。また輸送手段が整備されてい

なかったので、重量物である石炭にとっては輸送が困難な問題であった。

当時の最大の産炭地はロワール県（50万3,000トン）およびノール県（45万6,000トン）であった。そのほかにも小さい炭坑が存在したがいずれも地方の需要を賄うだけであった。しかし1830年以後、石炭生産は全国的に急激に増加した。これは前述のような新技術の採用の発展に伴う石炭消費量の増大によるものである。

そしてこの石炭消費量は工業、ことに機械化された大工業の発展の有効な指標である。またこの時期に鉄道網が拡大され、石炭が広い市場に販売されることができるようになったことも示している（表2-7）。

この時期における出炭の増加はノール、パ＝ド＝カレー（Pas-de-Calais）およびロワールの炭坑の発展によるところが大きい。しかし1840年代には、同時にフランスは生産の6割近くに当たる量の石炭を外国から輸入するようになっている。このようなフランス炭坑業の生産力の弱さが、フランスにおける大工業の発展に抑制的な役割を果たすことになる。さらに輸入炭に対しては、当時の大地主達の要求によって、トン当たり0.55フランの輸入税を課すという保護政策がとられるようになった。（表2-8）

フランス産の石炭の場合は、ほとんどその性質が製鉄に適していないことも石炭への転換を妨げた。フランスには粘結性の石炭が少なく、その入手は製鉄業者にとってなかなか困難なことであった²⁾。

またフランス製鉄業においては、石炭の高価格が石炭利用の発展を圧迫していたといえる。石炭のコストが高いことは、後述のように主として輸送費負担の大きいことに原因がある。

表2-8 フランスの石炭生産
および輸入

(単位：千トン)

	1827年	1847年
生産	1,691	5,142
輸入	—	2,943

出所：E. Levasseur, *Histoire des Classes ouvrières de 1789 à 1870*, II, p. 163
Knowles, *Economic Development in the Nineteenth Century*, p. 139.

表2-10 フランス製鉄業に
おける燃料コスト

(単位：£)

木炭	1,643,826
木材	13,040
コークス	96,972
石炭	285,235
ピート	694
合計	2,039,767

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 186.表2-9 フランス製鉄業部門別生産額
(単位：£)

1. 鉄鉱石採掘	500,632
2. 鉄生産	1,969,132
3. 鍛鉄生産	1,506,247
4. 鋳物、引伸し、圧延等	812,486
5. 鋳造等、製鋼	186,927
総額	4,975,424

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 186.

表2-11 生産行程別燃料コスト

	£	%
1. 鉄鉱石焙焼	1,782	0.087
2. 製鉄	1,132,039	55.500
3. 精錬、パドリング等	737,888	36.175
4. 鋳造、引伸し、圧延等	121,556	5.959
5. 鋳造等、製鋼	46,502	2.279
合計	2,039,767	100.000

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 186.

2. 鉄鋼生産と燃料コスト

いまこの時期（1836年）の製鉄業における生産コストを検討してみると、まず部門別の生産額は表2-9のとおりである。

この総額の40%以上は各生産行程において使用された燃料のコストである（表2-10）。

この燃料コストは各生産行程において表2-11のようになっている。

以上のことから、まず燃料コストはなお5分の4が木炭によって構成されていることがわかる。コークスは1820年まで製鉄工場では使用されなかった。また燃料の90%以上は製鉄および精錬行程で使用されている。

そこで1836年の各種燃料の平均価格をみると次のとおりである。

木炭	54s.	10d.	(トン当たり)
石炭	18	5	(")
コークス	20	3	(")

木 材 2 10 (立方メートル当たり)

木炭だけが製鉄に使用されているところでは、鉄13メトリカル・キンタルの生産のために、木炭18メトリカル・キンタルを必要とした。コークスと石炭が10対9の割合で使用されているところでは、鉄1キンタル生産するのに燃料約3キンタルを必要とした。またコークスと木炭が1対2の割合で使用される場合には、鉄8キンタルの生産に、燃料10キンタルを使用した。

それぞれの場合の燃料コストは、

	キンタル当たりフラン	トン当たり£
第1のケース (木炭使用)	9.92	4£ 0s. 6d.
第2のケース (コークス・石炭)	4.45	36 1½
第3のケース (コークス・木炭)	7.60	3 1 8

そして生産物の価格は、

	キンタル当たりフラン	トン当たり£
第1のケース	20.99	8£ 10s. 4d.
第2のケース	11.13	4 10 4
第3のケース	20.32	8 4 11

鉄の価格から燃料に支払われた額を差し引くと、

	トン当たり£
第1のケース	4£ 9s. 10d.
第2のケース	2 14 2½
第3のケース	5 3 3

そこでコークスと木炭の混合使用が、当時はもっとも有利であったと考えられる³⁾。

イギリスの場合には石炭の価格が相対的に安いので、事情は違ってくる。フランスにおいて木炭から石炭への転換が阻まれたのは、こうした高い石炭価格も原因の一つをなしていたのである。

フランスにおいては石炭の品質が悪く、またコストも高かったため、石炭製鉄と木炭製鉄を技術的にさまざまな形で組み合わせて、できるだけ低コストで

しかも良質の銑鉄を得るための工夫がなされた。このような事情からもフランスではイギリスよりもはるかに緩慢に石炭製鉄への転換が行われたのである。

- 1) Clapham, *Economic Development of France and Germany*, p. 56. E. C. Eckel, *Coal, Iron and War*, 1920, pp. 61-68.
- 2) Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, pp. 61-62.
- 3) Scrivenor, *History of the Iron Trade*, pp. 186-188.

第3節 運輸手段の発達とその製鉄業に与える影響

1. フランスにおける輸送費と製鉄業

石炭利用の発展テンポの遅れは、またフランスにおける輸送網、とくに水路の未発達による輸送コストの大きいことも重大な原因となっている。それにはまた、製鉄地と原料賦存地域とが離れている場合が多いという悪条件も加わる。そのために山元では安い石炭も、製鉄所においてはひじょうに高価になり、それが製鉄コストをおし上げるという結果をもたらす。

オーギュスト・ペルドネ（M. Auguste Perdonnet）は1831年の報告書において、次のように述べている。

「企業の中に入ってよく見てみれば、すぐ次のことに気がつく。すなわち製造方法のこの著しい発展は、かならずしも製鉄業者の利益の源になっていないことである。彼らの工場の多くはひじょうに苦しい状態にある。すでに巨額の資本が投じられている。またトップに優秀な理論家や技術者がいる。関税は保護のために引き上げられている。それでもなお、彼らは繁栄にほど遠いのである。その原因はたくさんある。まずこれらの工場のうちのあるものは、原料からあまりにも遠い。また鉄鉱石は品質が悪い。経営者のうちのあるものは能力がない。また最近の諸事情によって商業が打撃を与えられた。これらすべての条件が明らかにフランス製鉄業の発展を抑制するのに貢献し

ている。しかしこれらの条件のあるものは今日終結した。労働コストはひじょうに下がった。だが輸送および通信手段の欠如が、わが国の一部の製鉄業者にとって他の国の場合よりも嘆かわしいものを感じられている。なぜならわが国製鉄工場のあるものは、このことからの破滅の危機に脅かされているからである。」

鉄鉄生産にコークスが使用されているフルシャンボー、サン＝テチエンス、エヤンジュにおいては、運輸の費用だけで全製造費の3分の1になる。したがって鉄トン当たり運輸コストだけで、60フラン、70フラン、または80フランも負担しているのである。通常の道路による運輸コストは平均して100kgを1リーグ（約4 km）運ぶのに、1フラン50であると推定することができる。木炭でつくられた鉄を石炭で精錬しているシャティヨン（Chatillon）においては、その目的に最良のものであるリヴ・ド・ジエ（Rive de Gier）の石炭は、トン当たり56フランであるが、それは山元では僅か20フランで売られているものである。サン＝テチエンスの石炭は山元では5フランなのに、フルシャンボーの製鉄工場では30フランになる。オーダンクール（Audincourt）ではロンシャン（Ronchamps）の石炭が使用されているが、山元ではトン当たり25フラン、製鉄所では38フラン50である¹⁾。

フランスはコークスに適当な種類の石炭を持っており、それは山元ではごく少数の例外を除いてイギリスのものよりも安い。また石灰石や耐火粘土も石切場ではイギリスと同じくらい安いし、労働コストはイギリスよりも安い。しかし全部の原料が完全にいっしょに存在するところはどこにもない。イギリスの場合は、たとえばウェールズがそうであり、同一鉱山が石炭、鉄鉱石、耐火粘土、石灰石を供給するのである。なおアレ（Allais）およびオーバン（Aubin）ではそれらは互いに近接して存在している。

2. 水路の発達状態

輸送費は水路を利用することによって低下させることができるので、工業地帯が主として内陸に存在するヨーロッパにおいては、水路の発達状態はとくに

表2-12 フランスにおける水路の状態

(単位：マイル)

航行可能河川	4,668
航行可能運河	915.5
航行可能運河 (1824年現在建設中のもの)	1,388
合 計	6,971.5

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 270.

表2-13 英仏水路の比較

(単位：マイル)

	イギリス (England および Wales)	フランス (イギリスの広さと同じ 割合におけるマイル数)
航行可能河川	1,275.5	1,261.6
潮 河 航 行	545.9	
運 河、本 流	2,023.5	
運 河、支 流	150.6	
運 河 計	2,174.1	247.4
		375.1
合計マイル数	3,995.5	1,884.1

出所：Scrivenor, *op. cit.*, p. 270.

重量物を消費する製鉄業にとってそのコストにひじょうに重大な影響を与える。フランスにおける水路の発達をイギリスと比較すると、ここでもフランスはかなり遅れていることがわかる (表2-12)。

国土の広さはフランスがイングランドおよびウェールズと比較して3.7倍であるので、両国の水路の発達状態を比較するにはこのことを考慮に入れる必要がある。そこでフランスの数字をこの割合に従って減少させた上でイギリスと比較すると表2-13のようになる。

英仏両国を比較すると、水路延長の絶対数ではフランスがなおはるかにまさっているが、密度においては著しく劣ることが明らかである。

しかしそうはいっても、フランスでは王政復古の時代に運河の建設にひじょうに力が入れられたことは事実であった。それまでは1,200kmの運河があったが、1830年までには900km以上の航行可能運河が建設された。ブルターニュやベリー (Berry) 運河が改良され、ソーヌ～ライン (Saône—Rhine) 運河のソーヌ～ドゥー (Saône—Doubs) 間が建設され、また北東部では石炭輸送の

ために新しい運河がいくつかつくられた。当時の政府は水路の発展のためにひじょうに力を注いだ。運河は一般に国家の援助を受けた株式会社によって建設された。政府は運河会社に資金を貸し、また政府の土木局の技術者がしばしば建設に従事した²⁾。

1830年の革命も運河建設計画の進展を阻まず、むしろルイ・フィリップはそれまでよりもいっそうの成果を挙げた。1848年までにはさらに2,000kmが完成した。1835年から1848年までに、ライン、ローヌ、マルヌというような大河川を結ぶ重要な運河がいくつも開削されている³⁾。

3. 鉄道の発達状態

製鉄業の発展につれて、石炭および鉄鉱石の大量運搬の必要がおこったが、とくにサン＝テチエンヌを中心とした中部地方の山岳地帯で輸送問題は深刻なものとなった。道路輸送では不十分であるとされ、水路の建設が要望されたが、こうした水路の建設には莫大な費用が必要だったので、この問題はなかなか十分というところまでは解決されなかった。この時ド・ガロワ (de Gallois) というサン＝テチエンヌの政府の鉱山技師がイギリスの軌道 (tramroads) を紹介するパンフレットを出した。それは建設に安価で、道路と水路を連絡することもできるし、また山地のような運河の建設の困難なところでも容易に建設できるものであった。

鉄道がイギリスで初めて建設されたのは1825年よりも前のことである。18世紀末ごろにはイギリスでは馬にひかせた“鉄道”がとくに南ウェールズの炭坑地帯、その他の工業地帯で多数建設されていた。

フランスでは同様の発展がまずサン＝テチエンヌの炭坑地帯で行われた。1823年になると勅令によってサン＝テチエンヌからアンドレジウ (Andrézieux) (ロワール河の港) までの約15マイルの鉄道建設が許可された。これがフランス最初の鉄道といわれる。3年後にはサン＝テチエンヌとリヨン (Lyon) およびローヌ河とを結ぶ線が許可された。

フランスにおける初期の鉄道建設はイギリスの場合と同様に、まったくさし

迫った経済的必要から民間の企業によって行われたもので、国家の援助は受けていなかった。このフランス最初の鉄道は、主としてこの地方の炭坑および鉄鉱山、およびサン＝テチエンヌ地域以外の製鉄企業に重大な関係を持っている製鉄業者のグループによって建設された。彼らの大部分は個人的友人か親類同士である。その中にはアンフィ（Imphy）およびフルシャンボーのボワグ兄弟、テールノワール（Terrenoire）およびラ・ヴルト（La Voulte）のフレールジャン（Frèrejean）、この地方のラ・ベラルディエール（La Béardière）鉱山の所有者で技術者でもあるボーニエ（Beaunier）等がいる。山地であるロワール地方においてそれまでの伝統的な運輸手段では石炭の輸送費は著しく高く、それが鉄道建設への刺激となったのである。

サン＝テチエンヌからリヨンまでの第2の鉄道は58kmあり、製鉄業の中心地と大商業都市とを結ぶ経済的に重要な本格的な鉄道であった。イギリスでは1804年にリチャード・トレヴィシック（Richard Trevithick）が最初の蒸気機関車を走らせたが、彼のエンジンは重すぎて、採算的に成功するにはなお不十分であった。そしてジョージ・スティーヴンソン（George Stephenson）が1825年に初めてこれに成功して以来、イギリスでは鉄道時代が始まったのである。フランスでは1832年には最初の蒸気機関車がこの第2の鉄道を走るようになった。

その設立者はセガン（Séguin）兄弟、ビオ（Biot）等の技術者のグループだった。彼らはエドアール・ビオ（Edouard Biot）の父の援助の下に、最初の株式の4分の1を引き受けたが、彼らの関心は金もうけよりももっぱら技術上の開発にあった。経営的手腕は不十分だったのでセガン兄弟の1人を除いて、まもなく彼らは会社の支配権を失ってしまった。最初の二大株主はアンリ・ブヤール（Henri Boulard——代議士、公証人）およびパリのローラン・ガルシア（Laurent Garcias——職業不明）というもので、有名な製鉄業者や炭鉱主の名前は初期の株主の中にはみあたらない。しかし10年のうちに同鉄道は競争相手のジヴォール（Givors）運河の支配権を獲得し、1845年にはサン＝テチエンヌ地域の大石炭トラストと事実上同一のものになっていた⁴⁾。第3の鉄道はや

はりロワール地方に建設された。サン＝テチエンヌ～アンドレジウ線に接続し、ロワール河下流のロアンヌ（Roanne）に至るものであった。このようにしてフランス第3の鉄道も最初から製鉄業と結びついて発展した。

以上が鉄道建設の第1期であるが、第2期における最初の鉄道はパリ～サン＝ジェルマン（Paris—Saint-Germain）間のものであり、これは最初の旅客専用線であった。またパリを起点とする最初のものでもあった。またこの線で初めてジェームズ・ド・ロスチャイルド（James de Rothschild）のようなフランスの大金融業者が出資者として参加するようになった。この鉄道は経営的に大成功をおさめ、その後の鉄道建設ブームの出発点となった。

最初鉄道建設は民間にまかされていたが、しだいに鉄道に対する国家的関心がたかまり、フランスの経済的・政治的要求に一致した鉄道網をつくるためには国家的援助と国家による統制がなくてはならないと考えられるようになった。そして主要幹線は国家の建設に委ねられた。しかし政府が本当に完全な国家的鉄道組織をつくるために全面的に金融的責任を負うというところまではいかず、地方の鉄道には部分的に資金援助を行ったり、あるいは保証を与えたりするにとどまった。しかしこのようにして、1841年には全体で約350マイルの鉄道が開設された。

1842年6月11日法では基本的に関係者の意見の一致をみて、国家的鉄道建設計画が作成された。そしてパリを中心として放射状に鉄道が建設されることになり、国家と民間企業とが共同してこれに当たった。1840年代はフランス最初の鉄道ブーム期になった。

1848年革命の時、鉄道会社は30ないし40社存在しており、2,000マイル以上が建設されていた。このうち企業の希望しない線360マイルは国家によって直接建設作業が行われた。しかし鉄道全体の発展状況はこのころはなお不十分だった。鉄道企業は能率的に作業するにはあまりに多数でありすぎたし、半面計画通りに建設されない線がたくさん残されていた。フランスの鉄道網が完成したのは第2帝政の時期である。

1840年代におけるフランスの鉄道建設の状況はイギリスはもちろん米国およ

びドイツよりも遅れていた。1842年においてフランスは僅かに885kmの鉄道を持っていたが、これに対してイギリスは3,600km、ドイツは2,800kmを建設していた⁵⁾。またフランスは1847年にはようやく1,830kmを開通させ⁶⁾、あるいは19世紀中ごろには3,000kmを建設したとも言われているが⁷⁾、同じころにドイツではすでに5,800kmの鉄道が主要諸都市を結びつけていた。

7月王政は金融ブルジョワジーが地主資本家にうち勝って優位を占めた時代である。彼らは鉄道業においても前述のような国家の援助を受けながら、鉄道企業家達と結びつき、または自身鉄道企業を経営して、鉄道業に勢力を伸長した。彼らはまた鉄鋼、石炭業とも結合した。そしてこれら大金融業者を通じて、しだいに重要産業部門の同盟が形成されていく。

たとえば前述のように建設第2期のパリ～サン＝ジェルマン間の鉄道は、ロスチャイルドが大きく出資しており、エミール・ペレール (Emile Pèrere) によってプロモートされたものであるが、この鉄道の資本金は最初600万フラン、まもなく900万フランに増資された。そしてそのほとんどがロスチャイルド、テュルネサン (Thurneysen)、ダヴィリル (Davillire)、およびデクトル (d'Eichthals) 家によって引き受けられた⁸⁾。

またパリ～ヴェルサイユ間鉄道はロスチャイルド家とペレール家がプロモートし、彼らの銀行家仲間はほとんど全部が出資した。これにはマレー (Mallet) 兄弟も重要な参加をしていたが、マレーはフランス銀行 (Banque de France) と密接な関係を持っていた。パリ～オルレアン鉄道にはロスチャイルドのはかに銀行家のピエ＝ヴィル (Pillet-Will)、オディエ (Odier)、バルトロニー (Bartholony) が参加している。フランソワ・バルトロニー (François Bartholony) はひじょうに成功した銀行家で、サン＝テチエンヌの鉄道を建設したボーニエ (Beaunier) の親友でもあった。

北部鉄道はひじょうに有望で、利益が多いとみられたので、ロスチャイルドはその支配権を握ろうとしたが、下院が金融的に有利な引き合いがあるまでは政府が支配権を維持することを希望したので果たさなかった。しかし結局、1845年の鉄道ブームの頂点において北部鉄道はロスチャイルドおよびラフィッ

ト (Laffitte), ブラント (Blount), オタンゲ (Hottinguer) 等のようなオート・バンク (haute banque——高等銀行) によって指導された大合同に吸収された⁹⁾。

こうしてフランスにおいては鉄道建設は政府と民間資本との協働の形をとりながら、しだいに重工業および金融業の大資本の手にその支配権が集中されていく。

- 1) Scrivenor, *History of the Iron Trade*, p. 184.
- 2) W. O. Henderson, *Industrial Revolution on the Continent*, pp. 97-98.
- 3) Clapham, *Economic Development of France and Germany*, pp. 105-106.
- 4) Dunham, *The Industrial Revolution in France*, p. 53.
- 5) Henderson, *op. cit.*, p. 113.
- 6) *Ibid.*, p. 115.
- 7) Rondo Cameron, *France and the Economic Development of Europe 1800-1914*, pp. 141-142.
- 8) Dunham, *op. cit.*, p. 60.
- 9) *Ibid.*, p. 77. なお Rothschild はフランス語ではロッチルド, ドイツ語ではロートシルトと読むが, 日本では普通ロスチャイルドと発音されているので, 本書ではロスチャイルドを使用する。

第4節 フランス政府の産業政策

1. 関税政策とその効果

フランス政府の製鉄業に対する政策も, その発展の仕方に大きな影響を及ぼした。フランス政府の産業政策は伝統的に国内産業保護政策であり, また産業に対して指導的役割を果たしてきたことはすでに述べたところであるが, 製鉄業に関してもこのことは当てはまる。ただし単に保護政策のみではなく, 他方では製鉄業の発展を阻害するような政策もとられていたといえる。すなわち当

時の新興大工業である製鉄業と、それまで経済上の実権を握っていた大土地所有者との間に利害対立が生まれ、後者の利益擁護の要求が製鉄業に対する圧迫的政策となって実現している。

まず19世紀前半における政府の政策において、もっとも重大な影響を及ぼしたのは関税政策であろう。1815年までの戦争およびそれによる貿易の中絶によって、フランス国内では新しい産業部門が育成されていった。製鉄業もその中の一つである。とくに戦争中は武器製造のための著しい需要が鉄の増産に刺激を与えた。しかし戦争が終わった時、当然この種の需要は大きく減退し、武器に関する産業は甚だしい困難におちいったのである。しかし武器製造業が農具やとくに工場設備の製造に転換することに成功すれば、フランス製鉄業の販路の問題は解決したであろうが、フランスは依然として工場設備を主としてイギリスからの輸入に頼っていたのである。すなわちフランス国内ではまだ近代的機械工業の発展はほとんど見られない状態であった。

1815年に平和が回復されて後数年して、石炭によって精錬されたイギリスの鉄鉄が大量にフランスに輸入されつつあることが明らかになった。またパドル鉄や圧延された錬鉄の輸入に対しても不安がもたれるようになり、その結果関税引き上げのための1822年法が議院を通過した。当時の制限選挙下の議院は、大製鉄業者や森林所有者を含む大地主によって支配されていた。すでにナポレオン1世の第1帝政時代にフランスが高率保護関税を設けていたことは前述のとおりであるが¹⁾。王政復古期にさらに著しく関税が引き上げられたのである。鉄鉄に対する関税の場合、海上を通して輸入されるもの（つまりイギリス産の鉄）に対してはトン当たり90フラン、陸上を通るものに対しては60フランに引き上げられた。また石炭によって製造された錬鉄に対する関税は、トン当たり150フランから250フランに引き上げられた。なおこの関税にも2種類あり、上記の石炭による錬鉄に対する関税のほかに、木炭によって精錬された錬鉄（主としてスペインおよびオランダ産）に対する関税が別に設けられていて、これはトン当たり150フランだった。つまり250フランの高率関税はほとんどイギリス産の錬鉄を目標にしたものであった²⁾。

この結果とくに鍊鉄の輸入が強く制限されることになり、特別の品質が必要とされる場合、あるいは鋼を製造する目的でのみ鍊鉄は輸入されたにすぎない。全体としてフランス製鉄業は関税によって完全に外国の競争から保護されていたといえる。

しかし一般産業界からはしだいに鉄の高関税に対する不満が高まってきた。議院よりも関税に関してはむしろ自由主義的であった政府は、鉄関税の引き下げに努力したが、政府はこの点であまり強力ではなく、1836年の法律でようやく石炭によって精鍊された鍊鉄に対する関税の25%引き下げに成功しただけであった³⁾。

この高関税はその目的を達した。すなわち1817年には棒鉄の輸入は1万7,824トンで、15フランの関税にもかかわらず、1821年まで盛んに輸入され続けた。1821年における輸入は1万3,133トンであった。しかし関税引き上げにより直ちに次のような輸入の減退が生じている⁴⁾。

1822年	4,800トン
1823	4,200
1828	5,500

だがこのような高関税政策によってフランス製鉄業は発展への刺激を受けたと同時に、競争力低下というマイナスをも生じさせたのである。その状況をスクリヴナーは生産コストの分析を通じて大要次のように説明している。

製鉄業者は大きな利潤をあげ、平和以後6ないし7年で生産を2倍にした。彼らの成功は新しい資本をこの産業に注入することになり、製鉄業は急速に前進した。製鉄業にはいくつかの物資が必要とされるが、もっとも重要なのは燃料である。フランスでは主としてそれは木材または木炭である。鉄の原価において鉄鉱石は僅か11%であるが、燃料は39%に上っている。ところで鉄の生産増大は木材のより大きな消費をもたらす。鉄の価格は上がるが、しかし木材の価格も同時に上昇する。市場は増大する木材需要にうまく対処することができないので、価格は長期にわたって高騰する。コート・ドール (Côte d'Or) にあるシャティヨン＝シュル＝セース (Châtillon-sur-Seine) の製鉄業者は、

1822年に木炭1バンヌ（50立方フィート）を16フランで購入できたが、今では23フラン50である、といている。ムーズ（Meuse）では1バンヌは1822年に18フラン3であったが、今では37フラン50である。フルシャンボーでは製鉄業者は木材1コード（64立方フィート）を1821年に3フラン50で買ったが、今は5フランないし6フランしている。政府によって任命された調査委員会の報告によると、鍛工所で毎年使用されている燃料用木材の総額は3,000万フランであるが、これは森林収入の約4分の1に当たる、とされており、製鉄業が森林業の重要な収入源となっていたことがわかる。

したがって1822年の関税にもかかわらず、製鉄業は以前ほど利益があがるものではなくってきた。シャンパーニュの大製鉄業者によると、1トン（1,040kg）を450フランで販売していた時には利益を得ていたが、今500フランで売って損失を出している。その原因は1819年に1バンヌの木炭が18フラン3だったのが今では37フラン50しているからである、云々⁵⁾。

こうして鉄の生産コストは高騰し、関税保護の効果は木材の値上がりによって相殺されるにいたった。その結果利益を得たのは木材所有者、すなわち地主であった。

大革命の際、外国へ亡命していた大地主達は、フランスへ帰ってきて旧領地の大部分を回復した。そして鉄の輸入に禁止的関税をかけ、また木材と競合する石炭に対しても、前述のように輸入税を課すよう政府に強要した。

当時の鉱山局長、エロン・ド・ヴィルフォッスは科学アカデミーにおいて、フランス製鉄業の木材消費額は、フランス木材生産額の4分の1、金額にして2,100万フランに達するが、かくして森林所有者には、製鉄業者の所得にまさる1,100万フランの所得を与えているのである、と述べ、さらに、このように考えれば鉄の値上がりによって利益を得るものはむしろ森林所有者であり、また鉄問題というものも、実はそれは木材および国内交通の問題であると結論しうる、とつけ加えている⁶⁾。

しかしこうした木材の値上がりが新しい燃料、すなわち石炭の使用を促進したともいえるのであって、新しい参入者によって建設された多数の鍛工所はイ

表 2-14 棒鉄価格の国際比較 (1825年 1 月)
(単位: トン当たり)

フ	ラ	ン	ス	26 £	10 s
ベ	ル	ギ	ー、	16	14
ス	ウ	エ	ーデン、	13	13
イ	ギ	リ	ス	10	0

出所: Scrivenor, *op. cit.*, p. 270.

ギリス式のものであった。当時の生産費をみると、木炭鉄が1 キンタルにつき15フラン70と評価されたのに対し、コークス鉄のそれは1 キンタルにつき10フランと評価され、後者の方がはるかに安かつ

た⁷⁾。

さらに進んで、1825年における鉄価格の国際比較を示すと表 2-14のとおりである。

フランスでは棒鉄（普通木炭によってつくられた）は、銑鉄の価格の約3倍である。この表からみると、イギリスは最低、フランスは最高の価格となっている。

こうして禁止の高率関税は、国内製鉄業を外国の競争から守ったが、半面価格は著しく高くなった。そのためフランスの他の産業部門に対する悪影響が強く現われるようになった。スクリヴナーは高関税による貿易制限によって、フランス経済は年間最低160万ポンドの損失を出している、と述べている（フランスの年間鉄消費量16万トン以上、英仏間の鉄の価格差はトン当たり10ポンド以上として計算）。英仏間の鉄価格の差は保護貿易が始まった当時よりも開いている。近代工業の基礎資材である鉄の高価格は、フランス工業全体のその後の発展にとって困難な問題を提供したといつてよい。

しかも高関税による保護政策にもかかわらずフランス製鉄業者に破滅的損失を出すものが多く、ル・クルーズーのような当時最大の製鉄会社も破産したが、その主な原因は保護主義がとられているにもかかわらず、コストがあまりにも高くなりすぎたことにあったといえる。

2. その他の製鉄業政策

関税政策は製鉄業にとって一応は喜ばしいものであったが、他の諸政策、すなわち鉱山、森林、河川に関する法律や規則は、必ずしも製鉄業を利するもの

ではなかった。むしろその発展にとって阻害的影響を与えるものであったといえる。1810年の法律は、鉱山が政府の正式の採掘権を取得することを義務づけた。そのため製鉄業者にとって鉱区の取得には時間がかかり、またその費用も高価につくことになった。ただしいったん採掘権を取得した場合には、それはほとんど完全に保証されるということにもなった。

しかしこの法律は法的にミニエール（minières）と呼ばれている、地表から採掘される浅い鉱床には適用されなかった。ミニエールは鉱山とは区別されており、しかも19世紀前半のこの時代にはフランスの大部分の鉱石はミニエールから供給されていたのであるから、1810年法は、実際にはそれほど強い影響力を持っていなかったとも考えられる。ミニエールにおけるような小さい臨時的な採掘業は、採掘権を必要とせず、ただ地方当局に採掘の申請をすればよかったのである。

製鉄業に必要な森林および河川の利用についても、製鉄業者にとって種々の困難があった。フランスでは森林の大きな部分は地主貴族とならんで国家および地方政府によっても所有されていたが、政府当局は森林保護と森林からの収益増加という矛盾した要求を持っていた。国庫は森林からの収入を上げるため製鉄業の発展を促進しようとしたが、森林保護機関はこれに反対する傾向があった。政府の森林統制は1820年代までは、全体として保護的色彩を強く持っていたように思われる。

燃料としての木材および石炭についてとられた諸政策が、製鉄業の発展に阻害的影響を与えた点については、すでにしばしば述べたとおりである。

製鉄業は鉄鉱石を洗い、また水力を得るために水を必要とするが、それは農民の利益と対立した。農民はその畑に灌漑せねばならないので、水を流してしまふことは欲しなかった。また運河や運河化された河川の発達も、製鉄業における水力の利用と対立するものであった。王政復古および7月王政時代の政府においては、なお地主貴族の勢力が強く、農業の繁栄とそのための水路の開発に強い関心を持っていたので、製鉄業者にとって水は困難な問題であった。

しかし鉱山検査官制度によって政府がフランス製鉄業の技術的発展に果たし

た役割は、大きく評価することができる。政府の製鉄業に対する直接の監督者は、鉱山検査官であった。彼らはナポレオンの法律によって組織されており、製鉄業者に対してひじょうに大きな影響力を有していた。彼らは全工場を監督しており、あらゆる変化は彼らの認可を受けることが必要とされていた。彼らはまた工場に課される税金を査定したので、製鉄業者は彼らを単に徴税人とみなす場合もあった。しかし鉱山検査官は優秀な技術者達であり、製鉄業者をよく指導して、進んだ製法と設備とを彼らに教え、フランス製鉄業の技術的発展に大きな貢献をした⁸⁾。

- 1) 1790年以来100kg当たり2フラン20であった輸入鉄に対する関税は、1814年に15フランに引き上げられた。これはそれまでの約7倍に当たる。Scrivenor, *op. cit.*, p. 189.
- 2) *Ibid.*, p. 191.
- 3) Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, pp. 144-147.
- 4) Scrivenor, *op. cit.*, p. 192.
- 5) *Ibid.*, pp. 192-194.
- 6) Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, p. 62.
- 7) *Ibid.*, p. 62.
- 8) Dunham, *op. cit.*, p. 147.

おわりに

18世紀においてフランス製鉄業は生産量ではイギリスに匹敵するといえども、その技術的発展においてすでに大きく立ち遅れていたが、19世紀前半においてその立ち遅れは決定的となった。フランス近代製鉄業の弱点についてはすでに第1章において考察したところであるが、蒸気機関を中心とする新しい機械主義の時代に入った19世紀においては、石炭に関する条件が重要性を増大させてくる。フランスはその点でイギリスおよびドイツと比較してはるかに不利な状態にあった。また石炭資源をも含めた製鉄業の立地条件および輸送問題も、フランス製鉄業の競争力に負担をかけるものであった。また関税政策、森林政策

等の政府による対製鉄業政策も、常に斯業の発展に益するものであったとは必ずしも言えない状態であった。

製鉄業の新しい発展を左右した重要な条件としては、さらに企業の資本調達の問題がある。フランスにおける工業金融の発展および企業形態の変化については、次章において検討する。

第3章 19世紀前半におけるフランス重工業企業と 工業金融の発展

第1節 19世紀前半における製鉄業者および製鉄企業の状態

フランス経済における産業革命の緩慢な進展のために、王政復古期におけるフランスの産業企業の状態を見ると大規模企業の発達はまだ例外的にしか見られず、ほとんどの企業はアンシャン・レジーム時代のままの古い形態をとっていた。製鉄業といえどもその例外ではない。1815年当時のフランス製鉄企業は、なお一般にひじょうに小規模で、10人あるいはそれ以下の労働者数であった。企業主は主として大地主あるいは新しく台頭してきたブルジョワであった。

製鉄業者は中世においては大地主である領主あるいは僧侶であった。そのころは森林中に鉄鉱床の露頭が発見されると、そこに製鉄業がおこった。森林を所有していれば、他の特権と同時に採鉱および製鉄所設置の独占権をも得ることができた。製鉄業の建設には当時としてはひじょうな資力を必要としたので、製鉄業者の数は少数に限られ、大財産を擁する大地主貴族や僧院のみがこれをなすことができたのである。また当時は交通の便が悪かったため、販売は熔鉱炉のある近辺の地方に限られていたので、生産のみならず、販売市場もまた独占的であった。

水力が製鉄業に利用されるようになると、工場にはより大規模な機械が設置され、原料の調達のためにもより大きな土地が必要となるので、製鉄業はいつそう莫大な資金を必要とするようになった。資金不足とみなされ、工場の新設

の申請が中央政府によって却下されることもしばしば起こった。またこのように工場が大規模化すると、その監督の仕事もいっそう重要になった。他方、貴族達の中には、贅沢、浪費のために金銭の必要を感じるものが多くなり、自己の製鉄工場を第三者に賃貸したり、あるいは譲渡したりせねばならなくなった。こうして新たな引き受け手に製鉄工場が委ねられたが、18世紀末には製鉄業はまだ大きな利潤をあげていたので、製鉄業者の中には産をなすものが続出した。製鉄業者の身分は世襲であった。そして時が経つにつれ、製鉄業者の社会的地位は貴族そのものになり、平民出の製鉄業者が貴族や高級官僚に成り上がるようになった。さらに大資本調達のための共同出資や、遺産分配による所有の分割によって、共同所有の例が多くなり、製鉄業者はかつての封建領主、大地主から、しだいに本来製鉄業地帯とは無縁な資本家の手に移っていく。

この時代のフランスの典型的な製鉄業者は、自らは何ら製鉄に関する知識がなく、技術上のことは1人か2人の鍛造工や鑄造工に頼っていた。また彼らは経営者としても特別な才能を持っているわけではなく、もっぱら父親時代の慣習に従って事業を続けている、という状態であった。

1848年までのフランス製鉄業は、他のヨーロッパ諸国に比して緩慢ではあったが、しかしともかくかなりの発展を示した。木炭から石炭への転換も漸次行われ、技術的発達によって高炉の規模も拡大した。1786年に王室の鉱山委員はディートリッヒからル・クルゾー工場の視察報告書を取り寄せているが、それによると当時の最新鋭製鉄所であるモンズニ（Moncenis）では、高さ39フィートの4基の高炉が鉄鉱石をコークスによって溶解しており、1回の出銑で1,200斤の溶銑を流し出す、とされている²⁾。しかし1820年になってもなおフランスの高炉の平均の高さは多分20フィート以下であった。それが1848年には少なくとも30フィートになっており、多くの炉は45フィート、あるいは60フィートのものさえ出現するようになった³⁾。

そのため企業規模も若干の拡大がみられたと思われるが、なお大部分のものは旧式製造法に固執して、依然として小規模家族企業にとどまり、近代的な大企業に脱皮することがなかった。この時代のフランスの製鉄において木炭から

石炭への移行が遅れており、なお両者混在の状態にあったことはすでに第2章で述べたが、木炭鉄の製鉄工場は技術的にも、生産規模からも、遂に近代的大工場となることはできず、小工業の域にとどまらざるをえなかったのである。しかし他方、この時代にはいくつかの大工業の先駆者が現われ始める。フルシャンボー、ドカズヴィル (Decazeville)、エヤンジュ等がそれである。これら大工場は木炭の代わりに石炭を使った製鉄法、精錬法を採用したのであるが、彼らは鉄鉱山とともに一部の炭坑をも支配するようになる。また鉄道建設の初期には、これら製鉄業者が石炭輸送のための鉄道建設に大きく参加した⁴⁾。こうしてはやくも大製鉄企業は資本的集中を開始し、また銀行資本との結合関係をつくり出していくのである。

しかし何といってもイギリスと比べて、フランスにおける近代的大工業の発達は遅れていた。その原因としては、すでに前述したような種々の困難があるが、さらに進んで資本の不足、近代金融制度および株式会社制度の未発達が考えられる。しかしこれは反対に当時の工業的発展の遅延が大規模な金融市場を必要とせず、また株式会社組織に対する要求も弱かったためであるともいえる。

ともかくフランス経済は7月王政になって初めて、地主貴族にかわってようやく金融ブルジョワジーによって支配されるようになったのであり、この時期にロスチャイルド、ジャック・ラフィット (Jacques Laffitte)、オタンゲ等の著名な銀行家が台頭している。そして製鉄業をはじめ、鉄道建設等の大規模事業に対する資金の供給を通じて、その発展に貢献するようになった。これら金融業者は製鉄企業および炭坑業に融資することによってこれらと結びつくようになったし (顕著な一例としてル・クルーズーがある)、また鉄道においても彼らは鉄道企業家と結合し、あるいは自身で鉄道企業を設立・経営して、鉄道業に勢力を伸長した。こうしてこれら大金融業者を通じてしだいに重要産業部門の同盟が形成されていく。本章においてはフランス工業企業の発展とあわせてその裏づけとなった金融制度の発達をとくにとり上げて検討したい。

- 1) J. Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, pp. 40-44.
- 2) *Ibid.*, p. 57.
- 3) Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, p. 123.
- 4) 第2章参照。

第2節 企業形態の変化——株式会社制度の発達——

1. 19世紀前半における株式会社の発達

大規模企業が発展を開始した19世紀前半の時期においては、その資本的拡大の要求に対応して、新しく会社組織、とくに株式会社形態の企業が発展してきたことが注目される。それまでの数世紀には、企業のほとんど大部分は個人企業や無限責任の合名会社であって、僅かに大貿易会社、少数の銀行、公共的性格の会社（パリ水道のような）のみが、株式会社に組織されていた。イギリスにおいても南海泡沫会社および運河時代には、株式会社組織は普通採用されなかった。

フランスでは19世紀における会社組織の発展の歴史は、ナポレオンの制定した1807年のフランス商法（le Code de Commerce）に基礎をおいている。この商法はその後ベルギー、オランダ、スイス、イタリア、スペインの会社法、ドイツの初期会社法の手本となったものである。イギリスにおいては株式会社の禁止令であるバブル・アクト（Bubble Act）が廃止されたのが1825年であり、株式会社の法人格が確立されたのが1844年、有限責任の一般的承認が規定されたのが1862年の法律であって、法的にはフランスの方が進んでいたように見えるが、金融市場の条件がフランスとイギリスとは異なっており、実際の金融市場の発達がフランスにおいてイギリスよりもまさっていたということはない¹⁾。

フランス商法は株式会社（société par actions）についてほとんど完備した

規定を設けているが、その採用に対しては免許制であり、またその規定があまりに繁雑で厳重なために、一般企業が株式会社制度を採用することを事実上強く制約していた。そこで一般の企業は、自由に設立できて厳格な公的監督も受けない合資会社（société en commandite）の形態を選んだ²⁾。

しかしどちらの型の企業形態も1820年以前にはまだ多くなかった。僅かに12程の株式会社がナポレオン時代に創立され、1815～20年ごろにもなお同様の状態であった。しかし1820年以後になるとしだいに増加するようになった。株式会社は主として銀行、保険、公共的企業（水道、ガス、鉄道等）に採用されたが、少数の重工業企業の中にも株式会社組織をとるものができた。

この本来の株式会社のほかに1807年の商法によって、フランスでは株式合資会社（société en commandite sur actions）という形の企業がつくられた。これは経営を担当する無限責任の出資者と、譲渡性株式の株主との2種の出資者による企業形態である。株式会社に關する厳しい規定の適用をくぐり抜けるために工夫されたもので、法的には合資会社の形をとっているが、実質的には変態の株式会社にはほかならないものであり、1867年のフランス商法改正によって株式会社に對する免許制が廃止されるまで、盛んに利用された企業形態であった。とくに7月革命後の会社設立運動の爆発的發展期において、この形態の企業が多数設立された。

他方、株式会社の設立もより緩慢ではあるが着実に進んでおり、たとえば1840～48年には、177の株式会社が設立された。年平均22社である。またこの期間に株式合資会社は1,400社以上設立されたが、これは年平均175社であった³⁾。

こうして1840年以後はひじょうに多くの株主が出現することになった。このような会社組織の一般化の結果は株式取引所の發展となり、それによってさらに多数の資本家からの資金調達が行われうようになるのであるが、その半面、それはいっそう激しく投機およびその反動としての恐慌をもたらしことになる。ナポレオン戦争後、株式会社制度の普及までに25年かかったというその緩慢さは、一つには会社に対して要求された繁雑な法的手続きおよび株式会社許可の

際の政府の処置の遅延に重要な原因があるが、そのみならず社会一般に銀行および大会社に対する不信があったことも見逃せない。当時は戦争、激しい景気変動および投機によって、しばしば大会社が破産していた。その点株式会社合資会社はむしろ組合企業に似ているために、比較的そうした不信を受けることも少なかった。

しかし1848年までの時期を見ると、フランスの場合政府および世論によって株式会社制度の発展がとくに著しく阻害されていたとは思われない。むしろ産業、貿易の発展にはば見合って、その要求に応じて株式会社制度は採用されていったと考えられる⁴⁾。

2. 重工業における株式会社組織の発達

イギリスにおけるように、フランスでも運輸、保険、貯蓄銀行は、最初に株式会社として確立されたのであるが、王政復古時代のはじめにおいては、橋梁、運河建設会社、蒸汽船、鉄道会社によっても株式会社組織が採用された。さらに重工業部門においても、同時代の終わりまでにいくつかの大鉄鉱山、製鉄工場、炭坑会社が株式会社組織を採用している。アレ（Alais）、オーダンクール（Audincourt）、ドカズヴィル、アヴェイロン（Aveyron）、アンフィ（Imphy）等がそれである。しかしフルシャンボーおよびアンザン（Anzin）の両大会社は株式会社制度を採用しなかった。

株式会社は当時なおひじょうに少なかったといえるが、1822～38年の間ににおいてパリの商事裁判所に登記されていた合資会社数は1,106社であり、そのうち95は製造業、60が金属および石炭、93が道路運輸、52が河川運輸、289が雑となっている⁵⁾。

製鉄業においてはすでに1787年にル・クルーゾーの鉄工場および炭坑が株式会社として設立された。その後同社はイギリス人のマンビー（Manby）およびウィルソン（Wilson）によって買収され、しばらくして1828年に再び株式会社となった。1833年における同社の失敗は、おそらく一部はシャラントン（Charenton）製鉄工場と結びついたこと、および当時のフランス市場の規模に

比して過大な鍊鉄および機械の生産を行ったこと、また一部はその需要を著しく抑制したところの鉄の高価格にその原因があったと思われる。また全国的に不景気に襲われた時期でもあった。同社が無謀な投機を行っていたという確証はないが、1828年の株式会社設立時の資本金は十分ではなかったようである。1836年にシュナイダーによって買収された後、ル・クルーズーは合資会社(société en commendite)として新しい発展を開始した。その後の同社の成功はシュナイダーの経営能力とともに、主として銀行家セイエール(Seillière)から確実な金融的支持を受けるようになったためである⁶⁾。

その他の株式会社形態をとった製鉄会社としては、鉾山技術者ド・ガロワの創立したものがある。彼は1823年におけるフランス最初の鉄道の中心的創設者でもあるが、彼は1818年に石炭および鉄鉾石を採掘する株式会社を組織し、1820年に政府の許可を得た。この会社はのちにサン＝テチエンヌ鉄鉾山会社(Compagnie des Mines de Fer de Saint-Etienne)という名称で呼ばれるようになった。同社は採炭、製鉄および精鍊を行ったが、当時の規模は明らかでない。ただし経営的不手際から、同社は1833年に破産した。

同社の競争相手であり、さらに成功したのはロワール・イゼール製鉄鍛造会社(Compagnie des Fonderies et Forges de la Loire et de l'Isère)であった。同社は1822年に許可され、石炭、鉄鉾石の採掘、および鉄の精鍊を大規模に行っていた。その主な経営者はフレールジャン(Frèrejean)であった。彼はひじょうに有能な事業家だったようである。ドナン(Denain)では炭坑と製鉄業とが結合して大規模企業をつくり上げた。まず1835年にスレ・ルリエール社(Serret, Lelièvre et Compagnie、ほぼ確実に組合企業)ができたが、この会社はドナンでパドル鍛造工場を始めた。同社はまたフランスで最大の、アンザン(Anzin)社によって支配された新しい大石炭鉾区の一つでもあった。2年後には同社はすぐれたコークスをつくることのできるドナンの石炭を燃料として使用する高炉を建設した。1849年にこのスレ・ルリエール社はアンザン鍛造(Forges d'Anzin)と合併した。後者は1836年にタラボ(Talabot)家(有名な製鉄業者であり、また技術者、鉄道プロモーターでもあるポーラン・タラボ

Paulin Talabot の兄弟達) によって創設されたものである。新しい合同体はドナン・アンザン製鉄鍛造会社 (Société des Hauts Fourneaux et Forges de Denain et Anzin) とよばれたが、この会社も株式会社であったようである⁷⁾。

ロワール地方のロワール鉱山会社 (Compagnie des Mines de la Loire) は1838年から1845年の間に徐々に形成された巨大な結合体であったが、株式会社になることを政府によって拒否された例である (1847年)。その理由としては、そのように多数の鉱区の結合は危険であること、出資者が完全に責任を負っていないこと、定款が十分な保証を提供していないこと、監督事務所が鉱山から遠いこと、彼らが買収した鉱山にあまりに多く支払い過ぎていること、等があげられている。この拒否の結果、同社は合資会社にとどまった。

以上の数例をも考察した上で、次のように言えるであろう。すなわち、王政復古期のフランス工業の発展はなお多数の株式会社組織を必要とするほど十分ではなかったもので、フランスの工業家の必要の大部分は合資会社の発展によって満たされることができた。また7月王政の下で、工業の発展テンポは速まったが、それにつれて合資会社と株式会社の間の実際上の差異は著しく減少していったものと考えられる。これは法制上の変化によるのではなくて、事業活動の実際上の運営によってなされたようである。そして政府の株式会社設立に対する抑制措置は、おそらく不健全な投機的会社の続生を阻止することによって、進歩の抑圧的役割を果たしたというよりはむしろ経済活動の安定化に貢献したのではないかと思われる。

それと同時に近代株式会社制度の発達はその当時のフランスにおける金融市場の発展状況とも関連しているのであるから、次節においてはこの問題について検討する。

1) 生川栄治『イギリス金融資本の成立』有斐閣、1968年、参照。

2) Maurice Lévy, *Histoire économique et sociale de la France*, p. 111.

3) Clapham, *Economic Development of France and Germany*, p. 131.

4) 宮本又次『フランス経済史概説』有斐閣、1948年、267頁。Dunham, *op. cit.*, pp.

408-413.

- 5) Dunham, *op. cit.*, p. 414.
- 6) *Ibid.*, p. 416. Jean Chevalier, *Le Creusot*, 1946, pp. 157-166.
- 7) Dunham, *op. cit.*, p. 418.

第3節 フランスにおける金融市場の発達

1. フランス銀行の設立

株式会社組織の発達は金融機関および株式取引所の発達と結びついていた。18世紀におけるフランスの交換手段や金融機関の発達は、イギリスよりも明らかに遅れていたが、大革命の混乱の後、ナポレオンの統治下において貨幣制度および金融制度はいちおう整備された。ナポレオンはまず信用の基礎を固めるため、1800年にフランス銀行をパリに創設した。最初は1,000フラン株3万株よりなる、3,000万フランの資本金を持つ民間銀行であったが、その後業務を拡大し、1803年に銀行券発行の独占権を与えられた。そしてナポレオンの任命した総裁および副総裁により管理された。同行の主な機能は発券のほかに、短期の再割引によって商業金融を行うことであり、また国庫に対する貸付の義務をも負っていた。こうしてフランス銀行は半官的・公共的性格を持つようになった。当時のフランスではまだ小切手制度は知られていなかったのも、この銀行の発券独占はひじょうに重大なものであった。同行は健全に運営されたので支払い停止等の危機は避けたが、1815～18年ごろには戦争賠償金の金融のため、かなり苦しい状態にあった。1817年から1839年の間に9つの地方の商工業中心地で、独立発券銀行が国家によって認可された。フランス銀行は1830年代末にはこれに対抗して地方中心地に支店を開設する政策をとり、地方銀行との競争に入った。1848年の政治的危機はフランス銀行に対してプラスの効果をもたらした。すなわちこの危機によって各銀行は銀行券を現金に引き換えること

が不可能になり、政府は銀行券を法定貨幣としてこれに強制通用力を与えたが、この場合地方銀行券はまったく信用を失っていたので、フランス銀行がこれら地方銀行を吸収し、1848年5月に発券の全国独占権を得たのである。こうして19世紀前半においてフランスでは中央銀行が確立された。

2. オート・バンク——私人銀行の機能——

19世紀初頭におけるフランス銀行制度の構造はなおひじょうに単純で、このフランス銀行を中心としてその周囲に民間金融業者が存在するという形をとっていた。彼らはフランス銀行の株式の大きな部分を所有し、政府とともにその運営にも参加しており、パリのオート・バンク (la haute banque parisienne) として知られている私人銀行家であった。オート・バンクは本来外国、ことにスイスの銀行であるものが多い。それは大体大革命の前と後との2段階にわたって形成された。革命前からの主要銀行はオート・バンクの基礎をなしているが、彼らのなかには1808年に死んだプレゴー (Perrégaux) や、19世紀前半にフランス最大の銀行家となったラフィット (Laffitte)、ナポレオンの主要銀行家であったドレセル (Delessert) 等がいる。革命後のインフレーション時代に創設された銀行はスイスのグループによって設立されたものである。マレー、オタンゲ、アンドレ・エ・コティエ銀行 (Banque André et Cottier、現在のスフリーズ銀行 Banque de Neufelize) 等がそれである。第1帝政期およびその後さらにいくつかの銀行ができたが、その中にはグルノーブルの銀行家ペリエ (Périer)、ニコラ・セイエール (Nicolas Seillière、羊毛および軍需品取引業から発展してきた)、ジェームズ・ド・ロスチャイルド等がいる¹⁾

王政復古期初期までのオート・バンクの主な機能は商業金融であった。18世紀には国債の引受業務は外国の大商会によって行われており、フランスの民間の信用はまだ国家財政の不足を糊塗できる状態にはなかった。しかしオート・バンクは王政復古の初めの国家財政の困窮の時期に、外国の商会にとって代わらねばならなくなり²⁾、1820年ごろから小規模ながらロンドンやアムステルダムの大金融業者のフランスに対する貸付業務の分担も行うようになった。1821

年にはフランス諸銀行のみによって発行引受けをされた最初のフランス債のために、コンソルチウムが形成された。その2年後にはロスチャイルドが単独で4億6,200万フランの国債の発行引受けをした。この後1848年の革命までロスチャイルドはフランス国債の発行引受けの独占を維持した。

当時のオート・バンクの主要な役割はフランスおよび外国の国債および公債の引受けおよび長期投資を望む資本家の貯蓄の吸引であった。国債の大量発行はオート・バンクに巨額の利潤をもたらした。またこの時期においてこれらの銀行は保険業務にも進出した。彼らは各自保険会社を設立し、また1818年には多数が協力して大株式保険会社、ジェネラル保険会社（Compagnie d'Assurances Générales）を創設している。1848年までには株式取引所に登録されたものだけでも30社が設立されていた³⁾。

1820年代および30年代にはフランスの保険会社は外国、とくにドイツにおいても保険業務を行い、1839年にはパリのいくつかの保険会社はドイツ人と共同でドイツの保険会社を設立している。その後もフランス人はドイツ、オーストリア、ハンガリー、イタリア、スペイン、ロシア等に進出して保険会社を創設、またはそれに参与している。

さらに1815年、ことに1830年以後になると、オート・バンクのうちの大銀行は工業金融へ向かうようになった。オート・バンクは本来一般的に工業金融をあまり好まなかった。しかし彼らの中にもこのころすでに産業投資に関心を示すものが存在した。たとえばロスチャイルドがそうである。パリに本拠を持つオート・バンクの中でもジェームズ・ロスチャイルドはもっとも重要なもので、国際的に活動しているロスチャイルド家の一員であった。ロスチャイルドは前述のように主として国債および外債を取り扱っていたが、国内産業への投資にもかなりの興味を示していた。すでに第2章で述べたように鉄道に対する主な金融業者であり、さらに運河、工業企業の設立にも参加した。1863年以来ロスチャイルドはいろいろな会社の取締役会に27の椅子を占めていた。なおアレは22、オタンゲは10の取締役の地位を占めていた⁴⁾。しかしロスチャイルドはなんといっても工業金融よりもまず政府債の引受けおよび短期金融業務に力を注

いであり、当時の大規模工業および近代的運輸事業への関与を優先させたとはいえない。その点でより積極的な重要な役割を果たしたのはたとえばペリエ（Périer）家である。同家もすでにナポレオン時代に製鉄業、繊維工業等に投資し、産業と結びついた銀行である。ペリエ兄弟は1801年に銀行を設立したが、そのリーダーはカジミール・ペリエ（Casimir Périer）であった。彼は1832年に亡くなった時、ルイ・フィリップ治政下の首相であった。ジャック・コンスタンチン・ペリエ（Jacques Constantin Périer）はむしろ工業家であり、技術者でもあって、シャイヨー（Chaillot）に自ら鍛造工場を建設した。シビオ・ペリエ（Scipio Périer）もむしろ工業の発展に興味を持ち、事業会社の発起業務を行った⁵⁾。

この時代における金融業と工業の結合は、金融業者による工業への働きかけだけではなく、産業家から銀行家への転進によっても促進された。たとえばドルフュス・ミーグ社（Dollfus-Mieg et Cie）のアンドレ・ケ克蘭（André Koechlin）は、フランス最初の蒸気機関車を製造した機械工場を建設した工業家であるが、その後第2帝政時代のもっとも強力なプロモーター、投資銀行家になったのであり、エミール（Emile）およびイザーク・ペレール（Isaac Péreire）は鉄道業からクレディ・モビリエ（Crédit Mobilier）に転進したといってもよく、またF. A. セイエール男爵（Baron F. A. Seillière）はヴォージュ（Vosges）の繊維工業家であったが、その後ル・クルーゾー、ド・ヴァンデル、ドイツのクルップ（Krupp）等の大鉄鋼企業に金融を行う大銀行業者になったのである⁶⁾。

19世紀における銀行家の勢力は強大であった。パルマード（Palmade）はその著書の中で、「銀行家、時代の王者？」という見出しでこの問題について述べているが、それによるとウージェーヌ・シュナイダー（Eugène Schneider）は立法院（Corps Législatif）の院長を勤めており、ルイ・フィリップは内閣の首相としてラフィットとカジミール・ペリエを持った⁷⁾。スタンダールは「ブルジョワジーは貴族にとって代わった。そして今銀行はブルジョワジー階級の貴族である。」と言っている。ブルボン体制下においてすでに、そして第2帝

政下においてなお、ロスチャイルドは政治的権力であり、国会議員であった。

またこれらオート・バンクは時代に適合するために絶えず形をかえる。そしてその後のフランス工業の発展にも重要な役割を果たすことになる。こうしてフランスの銀行業および工業の大きな部分は、第2次大戦後まで実質的にはオート・バンクを中心とした古いフランスの資本家階級によって支配されてきたといってよい。この時代の銀行の産業企業に対する投資の状態についてはさらに次節において詳しく検討する。

3. 新しい投資銀行の発達

しかし新しい大工業の発展に必要な大資本の調達に真に対処するためには、以上のような個人的金融業者の組織だけに頼ることは限界があり、同時に新しい形態の投資銀行の出現が期待されねばならなかった。フランスにおいてはこの分野の先駆者はジャック・ラフィット (Jacques Laffitte) であった。ラフィットは自分の銀行および保険会社のほかに、いくつかのその他の銀行、商社、運河会社、工業会社に関係していたが、彼はこれら工業の発展のためには、これまで利用されていない資本の動員、および工業投資の流動性の増加が必要であると考え、1825年に産業合資会社 (Société Commanditaire de l'Industrie) という会社の設立を申請した⁸⁾。コマンディテール (Commanditaire) 社は一般にオムニウム (omnium) といわれているものだが、投資銀行であり、また工業の持株会社としての機能を果たすものとされた。この提案は大きな反響をまきおこし、銀行家、商人、工業家、政治家等から多数の株式申込みが殺到したが、政府はこれに反対し、またその後まもなく金融恐慌が起こったため、この計画は挫折した。

ラフィットはこのオムニウムの構想をサン＝シモン (Saint-Simon) から得たように思われる。サン＝シモンの弟子にはエミール (Emile) およびイザーク・ペレール (Isaac Péreire) もいた。この兄弟は1830年9月に、革命に触発されて起こった商業恐慌の最中に、政府に対して Compagnie d'Assurances Mutuelles pour l'Escompte des Effects à toutes Echéances という名称の相互保

陰会社の設立を申請した。とくに商業危機を緩和する手段として考えられたもののだが、この一種の銀行はまた産業化を促進する役割を果たすはずのものであった。しかしこれもフランス銀行の反対に会って実現せず、代わって議院により1830年にコントワール・デスコント（Comptoir d'Escompte）の設立が決定された。しかしこの銀行は2年しか継続しなかった。そしてペレールの提案した銀行の構想は、のちに1848年のコントワール・デスコント、クレディ・フォンシエ（Crédit Foncier）、およびクレディ・モビリエ（Crédit Mobilier）において実現されることになる。

一方ラフィットは遂に1837年に新しい金融機関の設立に成功した⁹⁾。これは商工業一般金庫（Caisse Générale du Commerce et de l'Industrie）とよばれ、合資会社（société en commandite）である。ラフィットは最初株式会社（société anonyme）として申請したのであるが、政府に反対された。その業務は一部は普通の商業金融業務であるが、さらにそのほかにペレールの無記名債券（bons au porteur）の構想をとったと思われる約束手形（billets à ordre）を採用した。これによって資本の数倍の資金を運用することができ、その一部は工業企業の拡大および新会社設立のために投資されたのである。フランス以外にも同行はドイツの製鉄業、ベルギーの炭坑業、シシリーの硫黄会社等に投資した¹⁰⁾。

通常ケス・ラフィット（Caisse Laffitte）とよばれているこの銀行は、産業企業の発起業務を行う新しい形態の最初の銀行であった。そしてこれに続いて合資会社タイプの多数の商業投資銀行が設立されるようになった。しかし有名な大投資銀行クレディ・モビリエがナポレオン3世時代に設立されるまでは、社会一般の小口貯蓄の動員と、その工業への投資はなお本格的には始まらなかったといえる。

4. 証券市場の発達

19世紀初頭においては、証券市場もまだ未発達の状態であったが、以上のような銀行業および株式会社制度の発展によって、しだいに緩慢ながら近代的証

券市場の形をとり始める。19世紀初期にはパリ証券取引所ではほとんどもっぱら国債が取り扱われていただけであった。その取引量は増大していったが、なお王政復古期においては工業株が上場されることはほとんどなかった。そのため工業株は街頭市場でのみ取引されねばならなかったが、そのブローカーは法的に認可されたものではなく、彼らとの取引はいつそう危険が大きかった。

7月王政下において、パリ証券取引所の取扱高はようやく増加してきた。それにつれて証券の種類も増加し、それまでの国債のほかに、外国債や種々の保険会社の証券、公共事業会社株（工業企業株）が加わった。取引所に上場された証券の数は、1816年に7、1826年42、1836年88、1841年260というようにしだいに急速に増加している¹¹⁾。とくに橋梁、運河、鉄道のような公共事業株の取引はひじょうに増大した。1837年ごろにはフランスおよび外国の鉱山、炭坑、製造工業会社（ローソク、石けん、ビート・シュガー、2大製鉄工場、1麻工場、1羊毛工場、1、2の皮革工場等）の証券が上場された。1847年にはさらに炭坑、冶金、保険会社の証券が増加し、ほとんど全部の鉄道会社の株式も登録されていた。

1) Bertrand Gille, *La Banque et le Crédit en France de 1815 à 1848*, 1959, pp. 52-57.

2) Guy P. Palmade, *Capitalism et Capitalistes français au XIX^e siècle*, 1961, p. 70.

3) ロスチャイルドについては Gille, *op. cit.*, pp. 57-63, および Gille, *Histoire de la Maison Rothschild*, Tom. I, 1965, Jean Bouvier, *Les Rothschild*, 1967, 参照。

4) Palmade, *op. cit.*, p. 134.

5) Dunham, *op. cit.*, p. 219.

6) Rondo Cameron, *France and the Economic Development of Europe 1800-1914*, pp. 83-84.

7) Palmade, *op. cit.*, p. 106.

8) Jean Bouvier, *Les Rothschild.*, p. 113.

9) W. O. Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent*, pp. 115-116.

10) Cameron, *op. cit.*, pp. 84-88.

11) Henri Sée, *Histoire économique de la France*, p. 229.

第4節 銀行の産業企業に対する投資

はじめに

この時代の長期金融はオート・バンクによって行われていた。しかし一般にオート・バンクはもっぱら債券投資に従事し、工業投資を行わなかった。むしろそのことによってオート・バンクは工業投資を阻害する役割を果たした、とさえいわれている¹⁾。だが十分とは決して言えないまでも、この時代におけるオート・バンクの工業投資がかなりの重要性を持っていたことを見過ごすことはできない。否むしろ当時の工業金融はオート・バンクによって担当されていたといってもよい。ただし彼らの投資方法は近代的投資銀行のそれではなく、金融家であるが商工業の事業にも手を出すというような一種の機能未分化の事業家というべき性格を帯びている、旧式の私人銀行のそれである。1835～39年の拡大の時期までは、フランス工業においては家族企業が支配的であった。流動性証券は流通が困難で、一般にはほとんど知られていなかった。しかし1835年以降にはしだいに株式が小資本家の間に浸透するようになり、とくに1842年以後になると、小額証券が出現し、また大量の鉄道株が発行されることによって、それまでは縁のなかった大衆に株式投資が普及するようになってきた。銀行はその顧客と企業との間にあって、この新しい投資対象に顧客をふり向ける役目を果たしたのであるが、それと同時に銀行はそれ自身直接に商工業企業に投資し、多数の株式を所有するようになった。というのは大規模な会社でその資本金が多数の株式に細分化されていないものは、証券価格が高すぎて大衆への仲介に成功することができなかつたし、同時に銀行家の顧客に対する責任からその証券を引き受けた企業に対してはその経営に関与する必要を感じるようになったからである。さらに銀行自身はその工業企業に投機的魅力を感じたことも、その原因になる。この時代には前述のようにまだ新しい形態の投資銀行

は発展しておらず、このような活動を行ったのは、もっぱらオート・バンクであった。

銀行の投資活動は、対象の産業部門によってひじょうに差異がみられる。すなわち、一般的に小規模で家族企業が依然として大勢を占め続けた部門においては、銀行の果たした役割は相対的に弱いものであった。たとえば繊維工業がそうである。他方大資本を要する大企業が重要な割合を占める鉄道、運河、鉦山、製鉄、機械等、新しい交通機関や重工業部門では、このいわゆる「銀行の侵入」がすでになりに見られるのである。

しかしこの時代のフランスの工業金融に関する資料はひじょうに不十分で、研究が困難であるとされている。そのためここでは重工業部門における投資事例を観察し、そこからある程度の結論を見いだそうと思う。

1. 炭坑業における投資

この時代における工業の大転換は、すでにしばしば述べたように、新技術の開発による機械の発展およびそれに伴う石炭消費の増大によって示される。炭坑業はすでに18世紀から大規模化、集中化が始まっており、大資本を擁する企業も現われていたが、それが本格的に発展するようになったのは、運河および鉄道という新しい運輸機関が整備されるようになり、また大工業の出現がみられるようになってからであった。そしてこの時期に始まった最初の熱狂的投資の大きな部分は炭坑業に投じられた。

まずノールにおいては、大革命以来ペレール家がアンザン鉦山に大きく参加していた。しかしこれは銀行としての投資よりも家族企業としての投資の色彩を強く持っていた。ノール炭田は1835年以前には大きな発展をみなかったが、その後運河の開通によりパリへの石炭供給が確保されるようになって急速な拡大を始めた。その時になってパリおよび地方の諸銀行は、ノールへ進出するようになったが、成功した例は少ない。ヴァランシエンヌ（Valenciennes）の銀行家スレ（Serret）はヴァランシエンヌの近辺のティヴァンセル（Thivencelles）、クレスパン（Crespin）およびサン＝ユベール（St. Hubert）の炭坑を1838年に

手に入れた。パリのカレット (Carette) およびマンゲ (Minguet) はバスコン (Bascon)、アザンクール (Azincourt)、オルデン (Hordain)、ブシー (Bouchy)、アニッシュ (Aniche) 等に参与した。シャルル・ラフィットはブリュエ (Bruay) を手に入れ、ロスチャイルドもダヴィリエ (Davillier) およびソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジーク (Sté générale de Belgique) と一緒に進出してフランス・ベルギー石炭運河会社 (Sté charbonnière et de Navigation franco-belge) を創設している²⁾。

ロワール炭田は当時フランス最大の採掘量を誇る炭田であったが、多数の小炭坑に分散していたのを、1838年から43年の間にロアンヌ (Roanne) の銀行家ドヴィエヌ (Devillaine) が次々に買収してサン＝テチエンヌ鉱山会社 (Compagnie des Mines de St. Etienne) が設立された。大規模な生産の発展は大資本の供給なしには不可能だったが、同時にこの時代には投機が激しく行われており、また創業期の企業の遭遇する多くの技術的困難があった。そのため銀行の中にはこれらの事業に投資することを躊躇するものも多かった。ロスチャイルドなども比較的その傾向を示している。ロワールにおける1845年の大合同の中心は税務長官であるドラント (Delahante) で、これを助けるという形でフランスおよびスイスの諸銀行が参加している。この時にできたのがロワール鉱山会社 (Compagnie générale des Mines de la Loire) である。

これに対してアレ (Alais) 炭田は銀行家の力によって開発されたといえる。同炭田の発展が可能になったのはアレ～ボーケール (Alais—Beaucaire) 間の鉄道建設によるものであった。集中を指導したのはポール・タラボ (Paulin Talabot) で、1836年にラ・グラン＝コンプ鉱山ガール鉄道会社 (Compagnie des Mines de La Grand-Combe et des chemin de fer du Gard) が設立されている。これにはロスチャイルドおよび国家も巨額の資金援助を行っている³⁾。

以上、炭田によって程度の差はあるが、銀行はその発展に重要な役割を果たしたといえる。

2. 製鉄業における投資

同様のことは製鉄業についてもみられる。ただし鉄道網が拡大されていくこの時期の終わりごろになって、大製鉄企業の出現はようやく活発化してくる。前述のようにロワール地方においてはル・クルーズー工場が危機のために1828年に資本金4百万フランの株式会社に改組されたが、株主のリストにはパリの諸銀行、とくにシャプタル＝ボーダン（Chaptal-Bodin）グループや銀行家フル（Fould）が見いだされる。

ドカズ（Decazes）はアヴェイロン（Aveyron）に炭坑を獲得し、それに基づいて大製鉄企業アヴェイロン炭坑製鉄会社（Sté des Houillères et Fonderies de l'Aveyron）を1826年に設立したが、彼はアンドレ・エ・コティエ（André & Cottier）、ピエ＝ヴィル（Pillet-Will）、パラヴェ（Paravey）、グビー（Goupy）等のパリの銀行家によって支援されていた。彼らは資金の供給者であるとともに重役会のメンバーでもあった。事業はひじょうに困難で、発展は遅々としており、経済危機に際会した時には破産寸前までいったが、どうにか持ちこたえた。

アレ盆地では長い間炭田が開発されていたが、1825年ごろには鉄鉱石の埋蔵も推定されるようになった。ボーケール（Beucaire）運河に参加していたスール（Soult）元帥がこれに注目し、最初の探鉱会社を設立し、さらにアレ鉱山製鉄会社（Compagnie des Mines et Forges d'Alais）を創設した。これには2人のパリの銀行家、ベナール（Bénard）とヴァサル（Vassal）が協力している。この企業も建設に長くかかり、費用は高く、経営はまずく、鉄鉱石は見えず、本格的活動以前に危機に陥った。1830年にベナールは破産し、ヴァサルも支払いを停止した。

ドフィネ（Dauphiné）ではやはり銀行家が大規模な製鉄事業を興している。ミルレ（Milleret）はすでにドカズヴィル（Decazeville）に関係していたが、ここにも大総合製鉄工場をつくることを考えたらしい。アリヴェ（Allivet）およびボンペルチュ（Bonpertuis）工場のラヴァンダン（Lavanden）というもの

と組んで、1817年にラ・ベラルディエール (La Bérardière) 工場を建設した。地元の金物工業にかなり大きな販路を見だし、数年後にはこれまでイギリスから輸入していた鋳物用鉄もここで生産するようになった。また同工場に付随するものとしてサン＝テチエンヌの近くにモトティエール (Mottetières) 工場も設立された。しかし1830年の危機がミルレを破産させ、この製鉄事業も中断されることになった。

前述したラフィットは製鉄業にも進出している。1824年2月にオート・ロワール (Haute-Loire) にあるグロメニル (Grosmesnil) 鉱山を買収して、会社を設立したのであるが、この会社は1825年3月には解散してしまった。そして1825年9月に新会社がもっと大きな基礎の上に設立され、ユバール (Hubbard)、マレー (Mallet)、パラヴェ (Paravey) 等の他の銀行家およびダルベール公爵 (Duc de Dalberg) も参加した。しかしこれも1828年に破産し、もう一度設立された新会社も1830年には完全に消滅した。

ペリエ家もファン (Fins, Allier) の炭坑を基礎として製鉄工場を建設したのであるが、これも同じような経緯をたどった。

このように1830年までの最初の工業化運動の時代には、銀行は多くの誤算と失敗とをひき起こしながら、新しい重工業企業の建設運動にすでに熱心に参加していたのであるが、この時代にはまだ鉄道はなく、鉄工業の販路は限られたものであった。またこれら銀行家は新しいイギリス式生産方法に夢中になったが、製鉄業者としての実際的な知識はほとんどもっておらず、重工業企業経営者としての能力には欠けていた場合が多かったのではないと思われる。しかしロワールの諸会社、ラフィットやペリエの試み等多くの失敗があったとしても、他方ドカズヴィルや、経営者は途中で変わったがル・クルーゾーやアレのような会社は存続したのである。そして1835～39年の好況期には再び拡大を示すようになる。

1835年以後の状況をまずル・クルーゾーについてみると、ル・クルーゾー工場は1836年にセイエール銀行およびフルシャンボー (Fourchambault) の創設者である製鉄業者ボワグ (Boigues) 家によって買収された。この新事業は彼

らに大きな困難をもたらしたため、彼らは他の事業（絹工業や軍需品取引等）を手放さなければならなかったほどである。しかしセイエール家は鉄工業の将来の発展を予想してこれに賭けたことが、セイエール親子の書簡から読みとれる。

アレでは事業は同じように悪化していたので、その所有者達はパリの資本家ブノワ（Benoist）および銀行家のドルイヤール（Drouillard）によって運営される一つのグループに彼らの工場を委託することを決定した。この金融グループはパリ～オルレアン鉄道会社（Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans）およびこの線からミディおよび大西洋にまで延長する諸鉄道会社に重要な参加をしていた。さらにその後ドルイヤール銀行はマシフ・サントラル（Massif Central）のあたりに石炭採掘をも行う製鉄工場を設立することに努力した。こうして1839～42年にモンリュースン（Montluçon）に、1846年にブキエ（Bouquiès）およびフュメル（Fumel）に工場を設立した。

この時期は鉄道の発展によって製鉄業が人々の特別の関心をひき始めた時で、その他の銀行も大鉄鋼工場の設立を検討することが多くなった。たとえばオタンゲ、マレー、ピエ＝ヴィル、テュルネサンというようなパリの銀行家のグループは、ブルゴーニュの小工場ロゼ（Rosée）を見だし、1837年にこれを買収したが、この企業は僅か数カ月後に失敗した。彼らは直ちにイギリス式大工場に興味を持ったが、おそらく十分な準備をせず、また必要な経営的能力にも欠けていたので、やはり失敗したようである。

3. 私人銀行の工業投資の性格

彼らオート・バンクの投資の状態をとくに工業投資に熱心であったセイエールを例にとって検討してみる。セイエール家は、元来繊維工業の出身で、ピエルポン（Pierrepont）およびボーヴェ（Beauvais）の工場で巨額の資金を儲けたのである。その他にもアルデンヌ（Ardennes）にいくつかの製鉄工場を獲得し、帝政時代には軍需品調達を行った。1832～45年の同家の長期投資の状況をみると、1832年において290万フラン強の資本金、1,070万フランの貸借対照

表に対して、同家は16万7,600フランの諸種の証券を所有していた。すなわちハイチ（Haiti）の債券、エスト（Est）の岩塩鉱山株、ベルギーの債券、フランス銀行株、ヴァレ（Valais）鉱山株、ブルゴーニュ（Bourgogne）運河株である。そのほかは軍隊への飼料供給が63万8,000フラン、銀行信用60万フラン、抵当信用約90万フラン、軍需品のための保証金66万6,000フラン、不動産および製造工業287万4,000フラン（うち200万フランが製鉄所、70万フランが繊維工場）であった。1832年から35年の間に土地および銀行信用を犠牲にしての工場の増加、および持株の減少が行われた。1836年にはル・クルーゾーの買収のために資本金を300万フランから500万フランに増加させ、また飼料事業を縮小し、抵当信用をほとんど解消した。1838年以来セイエールは鉄道以外の他の投資をひじょうに減少させてル・クルーゾーに集中した。銀行信用はほとんど全部ル・クルーゾーへ投じられた。そして1839年の危機以後ル・クルーゾーへの投資は同銀行から家族の手に移った。1844年以来ル・クルーゾー工場の鉄道資材生産に再び銀行信用が与えられ、鉄道への投資も行われた。1845年には飼料事業を解散し、工業活動のみに投資を行うようになり、また土地を買却して鉄道投資を行った。後者は1845年に60万フラン、ル・クルーゾーに対する貸付けは120万フランに達した。

7月王政時のラフィット金庫（Caisse Laffitte）も巨額の工業投資を行っている。1838年の最初の貸借対照表をみると、二つのベルギー炭坑が記されている。1839年にはこれにシシリーの硫黄事業の証券、石膏会社株、フランス全体にわたる運輸会社の株が加えられている。1840年になると、最初の鉄道株が現われる。

以上のようにフランスにおける銀行による工業金融は、一部では熱狂的に行われた。しかしそれは金融機関としてというよりも、投資と同時に自身工業経営にのり出すという性格を多分に持っていた。また他方では銀行の工業投資にはひじょうに強い狐疑逡巡が見られた。家族企業の優越性がとくに繊維工業をはじめとして広く存続しており、工業の側からも銀行資本を拒否する傾向があった。こうした工業企業は発展のためには自己金融に頼らざるをえなかったが、

それがさらに家族企業形態を延命させることになった。自己金融の必要性はル・クルーゾー、ドカズヴィル、フルシャンボー等の大工場においてさえも強かった¹⁾。銀行の投資はだいたい企業の発足時に行われ、その後の発展は企業の自己金融によってなされるのが大部分の例であった。

しかしこうした自己金融には限界があり、大規模な工業発展の実現には対処できなかったし、また企業がこの慣習にしがみついていることによって証券市場の発達には遅れ、信用の創造もできなかった。他方急速に拡大しつつあった工業企業の規模は、やがてこれら旧来のオート・バンクの融資能力を越えようとしていた。ここにもこれらの銀行の限界があった。

- 1) たとえば Maurice Lévy, *Histoire économique et sociale de la France depuis 1848*, pp. 41-43.
- 2) Gille, *La Banque et le Crédit en France de 1815 à 1848*, 1959, p. 185. なお、本節はだいたい同書によった。
- 3) ロスチャイルドの工業金融の状況については、Gille, *Histoire de la maison Rothschild*, Tom. I, pp. 377-400, 参照。
- 4) Gille, *La Banque et le Crédit en France*, pp. 200-201.

第5節 フランスにおける資本蓄積とその性格

19世紀前半の資本蓄積の状態についての詳しい資料はないが、19世紀のフランスには生産活動に投資されうる比較的多額の資本が蓄積されていたと推察される。キャメロン (Cameron) によると、19世紀の前半を通じて、およびおそらく1860年までは、フランスは世界でもっとも富有な国であった¹⁾。農業がまだヨーロッパの主要な産業であった時代には、フランス農業はヨーロッパ最大のものであった。またフランスの工業も当時はイギリスに次いで世界第2位の生産を上げていた。1815-48年にはフランスでは名目国民所得は約50-60%増大した。それは年平均1.5-2%の伸びである。その上物価が多少とも継続的

に下落したから実質所得は平均的フランス人の生活水準の大きな改善をもたらした。実質賃金は低率ではあるがほとんど確実に上昇した。しかし国民所得増大の大部分は富裕な地主、工業家、金融業者等の手に入ったようである。彼らはそれを新規投資のために使用した。ひじょうに不完全なデータだが、それによると資本蓄積は1820～48年の間に約2倍になったようである、とキャメロンは言っている²⁾。これは年率約2.5%に当たる。また物価の動きによって実質資本蓄積額は、さらに大きかったと考えられる。

しかし他方フランスの資本蓄積を低く評価する見方もある。たとえばダーナムは、この時期のフランスの資本蓄積は比較的少なく、また増加率も緩慢だったことは明らかである、と言っている³⁾。当時の資本の利益率をみると、大部分の資本は土地に固定されていて、その多くは抵当権の形をとっていたが、利率は普通10%であった。しかしディジョン（Dijon）の銀行家デストルノ（d'Esterno）によると、土地所有者のその財産から受ける収益は僅かに2%位であったといわれる。そのため彼は1836年に地主および資本不足に悩む工業家の代表として政府にディジョン地方の銀行が発券の権限を与えられるように陳情している。彼の書いたものによると、当時はフランス銀行の銀行券でさえディジョン地方では額面価格で受けとられず、彼の銀行が発行した手形などはフランスではほとんど使用されなかった。というのは当時は人々の銀行券に対する信頼が欠如していたからである。このように一方で銀行券や手形の制度が発達していなかったため、工業家が持っていたある程度の資金も、金融制度が発達した後の時代におけるようにはうまく活用されることができなかったであろう。また前述のように大衆の小額貯蓄はまだほとんど動員されることがなかった。

フランスにおいては貯蓄のかなりの部分は公債に投下され、あるいは利益率の低い土地の購入に向けられた。当時土地は一定の社会的地位を与えるものと考えられていたからである⁴⁾。19世紀後半になると企業による社債発行が普及するようになり、合資会社、株式会社形態をとる大企業は資金調達を社債発行に依存する割合が大きくなっていった。しかし一方では資本の大きな部分はより

大きな利益をもたらす外国の有価証券投資へ向かった。したがって国内工業への投資はそれだけ抑制されたわけである。

資本を国内商工業企業へではなく、公債および外国債に注ぎこむという傾向は、前述のようにオート・バンクによって先導された。フランス工業の発展には、資本蓄積の絶対額はもちろん重要であるが、おそらくそれ以上にこのようなフランス資本一般の保守的、退嬰的性格が重大な抑制的影響を及ぼしたと考えられるのである。

- 1) Rondo Cameron, "Economic Stagnation in France, 1815-1914," *The Experience of Economic Growth*, ed. by Barry E. Supple, p. 328.
- 2) R. Cameron, *France and the Economic Development of Europe 1800-1914*, p. 52.
- 3) Dunham, *op. cit.*, p. 240.
- 4) Georges Dupeux, *La Société française, 1789-1960*, 1964. 井上幸治監訳『フランス社会史 1789—1960』東洋経済新報社, 1968年, 37頁, 120頁。

第4章 19世紀前半におけるフランスの鉄道と大資本の形成

はじめに

1830年ごろからフランスの産業革命は急速に発展する。その中でも重要な役割を果たしたのは鉄道の発達であった。1830～40年代は新しい鉄道の時代と呼ばれた。19世紀前半においてフランスの主要産業は繊維工業およびその関連産業、その他の消費財産業であり、それらの産業はほとんど小規模資本によって経営されていた。鉄道、鉄鋼業等、新しい運輸業および重工業の経済活動全体における重要性はまだ甚だしく小さかったが、しかしこれらの産業部門こそ大資本を必要とするものであり、特に鉄道企業の資本は当時の経済においてすでにずば抜けて大規模なものとなった。

第2帝政期（1852～70年）には、いっそう急速に鉄道建設運動が推進され、それがフランス経済全体の発展の主要因の一つとなった。そして鉄道の急速な拡大によって石炭、鉄鉱石等の鉱山業、鉄鋼業および金属加工業の発展が著しく刺激されるようになる。こうして20世紀初頭までの重工業の急激な拡大によって、フランス産業構造におけるこれらの産業部門の相対的重要性は著しく増大し、反対に繊維工業のそれは僅かではあるが低下することになるのである（表4-1参照）。

20世紀初頭において主要産業とみなされるものはなお繊維およびその関連産業であって、その小規模経営中心の経済構造は依然として克服されることがな

表 4-1 フランス産業構造の推移(付加価値生産に占める比率)

期間	石炭	金属・その加工	繊維	建設・公共事業
1865～74	1.3	7.8	32.5	21.9
1885～94	1.9	9.2	32.2	14.4
1905～13	2.7	15.1	30.5	13.2

出所：Markovitch, "The Dominant Sectors of French Industry," R. Cameron ed., *Essays in French Economic History*, p. 235.

工業の発展が、株式会社制度の必要性を増大させ、さらに新しい型の金融機関の形成を促進して、フランス資本主義の発展を主導することになったのである。

大規模経営を必要とする新しい産業活動の中で、もっとも重要性の大きかったのは、19世紀においては鉄道の建設であった。1850～70年の間にドイツにおいて投資された株式資本の4分の3は鉄道会社に向けられたものであったといわれるが²⁾、フランスにおいても、20世紀初頭においてなお株式会社証券に占める鉄道、海運会社の割合は、著しく高いのである³⁾。

しかし鉄道を中心とする運輸部門の資本形成における圧倒的重要性は、炭坑業、鉄鋼業等の重工業資本との対立的な関係において存在するのではなく、鉄道資本の発展過程を調べてみると、これら重工業と鉄道とは密接な資本的連携を保ちながら形成されてきたことがわかる。いわばこれら各種の産業部門は、発展の初期から限られた少数の大産業資本家、銀行資本家の異なる投資先として存在したのである。また大資本は相互に密接な関連を持っている産業部門に同時に関わることによって、これら産業部門の発展を、より確実に、より急速なものにしようとした。故に鉄道および重工業は、資本的には共通の基盤の上に発展したということができる。そして19世紀に形成されていく大資本のグループの一つの中心が鉄道業だったのである。

本章においてはまずフランス大資本の発展の基礎段階として19世紀前半をとり上げ、鉄道業の発達とそれを中心とした大資本の形成について検討する。

1) 佐々木建「フランス金融資本成立過程をめぐる諸問題」大阪市立大学『経営研究』第104-6合併号、1970年、参照。

かったが¹⁾、他方において、近代的大工業がかなりの程度に発展してきていたことも確かである。そして大資本を必要とするこれら大

- 2) D. S. Landes, "Technological Change and Development in Western Europe, 1750-1914," in H. J. Habakkuk and M. Postan ed., *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. VI, part I, 1966, p. 447.
- 3) E. Vidal, *The History and Methods of the Paris Bourse*, p. 193. 佐藤朋子「フランスにおける企業金融——19世紀後半から第1次大戦まで——」北海道大学『経済学研究』第22巻第1号, 1972年, 参照。

第1節 初期の鉄道建設と資本

1. 第1期

フランスにおいて鉄道が発展を開始したのは7月王政の時代である。この時期に炭坑業や製鉄業の発展が新たに鉄道の発達を促すことになったのである。フランスにおける初期の鉄道建設は、イギリスはもちろんベルギーやドイツよりも、主として政治的理由のために立ち遅れた。イギリスでは、鉄軌道上を馬力や人力ではなく、蒸気機関という機械によって車両を牽引させようという試みは、すでに18世紀末から行われていたが、1825年にジョージ・スティーブンソンが新しいストックトン～ダーリントン（Stockton—Darlington）鉄道でこれに成功して、鉄道時代を開始させた。1830年にはリバプール～マンチェスター（Liverpool—Manchester）間が開通し、その後イギリス鉄道網は急速に拡大して、1840年末には早くも9,600km以上の鉄道が建設され、重要路線のほとんどが営業をするようになった。イギリスではこれらの鉄道の建設は、すべて私企業によって行われた。

フランスにおいては最初の鉄道は1823年に特許を得て1827年に完成した。それはサン＝テチエンヌの工業地帯とロワール河畔のアンドレジウ（Andrézieux）の小港とを結ぶ18kmの単線（鑄鉄製のレール）で、馬に牽かせたものであった。

この鉄道は冶金業者のグループによってプロモートされた。彼らはこの地方の石炭、鉄鉱山、鉄鋼業とサン＝テチエンヌ地域外の鉄鋼企業にも重要な関係

を持っていた。彼らの多くは個人的友人または親戚関係にあった。その中にはアンフィ（Imphy）およびフルシャンボーのボワグ兄弟、テールノワール（Terrenoire）およびラ・ヴルト（La Voulte）のフレールジャン（Frèrejean）、ミルレ（Milleret）とともにラ・ベラルディエール（La Bérardière）の鉱山を所有していた技術者のボーニエ（Beunier）等が含まれていた。このグループには、まだ銀行家やバリの資本家は含まれていなかったが、税務長官のブリコーニュ（Bricogne）が入っていた¹⁾。

フランスの石炭生産は1828年に177万4,000トン、1847年には3倍近い515万3,000トンに達した。また1831～47年に労働者数は1万5,600人から3万4,800人と倍増した。この時期に急激な炭坑の開発が始まっていたことがわかる。そして当時ロワール地方は最大の産炭地域であり、ノール炭田が第2位であった²⁾。

フランス第2の鉄道は1826年に認可され、1832年に完成したサン＝テチエンヌ～リヨン間であり、複線で58kmであった。これは最初から本格的な鉄道であり、フランスの主な商業中心地の一つであるリヨンと重要な鉱山工業都市サン＝テチエンヌとを結んだ。最初はやはり馬力によったが、のちにフランス最初の蒸気機関車に牽かれた車両が走るようになった。この鉄道は技術者のグループにより発起され、建設された。その中心人物であるセガン兄弟はユダヤ人で、才能と富に恵まれていた。長兄のマルク（Marc）は有名な科学者で科学アカデミーの会員であり、1828年に多管式ボイラーを発明した人である。彼らはすでに1825年にロース河で蒸気船を運航する会社を組織していた。これには技術者のエドアール・ビオ（Edouard Biot）も参加していた。彼はマルク・セガン（Marc Séguin）の科学アカデミーにおける同僚の息子で、同時にコール・デ・ボン・エ・ショセ（Corps des Ponts et Chaussées, 土木局）の局長であるベッケ（Becquey）の義理の息子でもあった。

これらセガン兄弟およびビオ等5人が、この鉄道の建設許可の取得者であり、実際の建設者でもあった。彼らのうちの1人、恐らくマルク・セガンはイギリスへ行きストックトン～ダーリントン鉄道を研究して、蒸気機関車の発展にひょうな関心を持っていたのである³⁾。こうして彼らはフランスで初めて蒸気

機関車を採用した。

金融面から見ると、この鉄道会社は1826年に設立され、1827年に株式会社に変わった。この路線はアンドレジュ線と比べると、経済的重要性も建設の利益関係もひじょうに違っていた。ビオの父の援助を受けて創設者達は創業資本の4分の1を引き受けたが、彼らは利益を上げることも技術や発明に熱中して、まもなく会社の経営権を完全に保持することができなくなった。

最初からの最大の株主はアンリ・ブヤール（Henri Boulard）とローラン・ガルシア（Laurent Garcias）の2人である。前者は下院議員で500株を所有した。この株数はセガン兄弟全員を合わせたものと同じである。後者は職業不明で、やはり所有株数は500であった。サン＝テチエンヌ～リヨン鉄道の初期の株主の中には、著名な製鉄業者も炭坑業者もいない。サン＝テチエンヌ～アンドレジュ間鉄道とも関係を持たなかった。またパリの著名な銀行家も記録されていない。銀行家としてはただボーダン（Bodin）兄弟だけが参加していた。彼らはリヨンの銀行家で、僅か50株を所有していたにすぎない。

しかし次の二つの問題、すなわちサン＝テチエンヌおよびリヴ・ド・ジエ（Rive de Giers）の諸鉱山の大炭坑会社との密接な関係から、ひじょうに大きな利益が期待されること、独占的なジヴォール（Givors）運河会社と競争する必要があること、が同鉄道会社の金融的支配関係を次第に変化させるようになった決定的要因であったと考えられる。そして10年の間にこの鉄道会社はジヴォール運河の支配権を獲得し、1845年には事実上サン＝テチエンヌ地域の大理石炭トラストと一体化したのである⁴⁾。

第3番目の鉄道はやはりロワール地域に建設された。それはサン＝テチエンヌとアンドレジュ港間の鉄道をロアンヌ（ロワール河の下流）に結びつけた。それまで石炭はこの二つの港の間を河を下って運ばれていたのであるが、この鉄道の建設によって輸送距離は2分の1に短縮され、また四季を通じての確実な輸送手段が提供されることになった。こうしてこの延長された鉄道は、サン＝テチエンヌ～アンドレジュ港間の短距離路線より、はるかに重要性を増した。距離は68kmと長くなった。しかしロアンヌはリヨンと比べると小都会であり、

新線はほとんどサン＝テチエンヌの石炭を運び出すだけに使用された。

この線はレールが鋳鉄ではなく、鍛鉄になったのが、以前との大きな相違である。しかしこのレールは重量品輸送にはなお軽すぎ、第2帝政期に建設された幹線に比べると、3分の1の重さだった。

この鉄道は他のロワール地域の路線と同様に、経営的には不成功であった。しかしそれは経営者の責任というよりも、外部的原因、すなわちパリという大市場に接続していなかったことのためであったと考えられる。そのためロアンヌ～ディジョン（Roanne—Dijon）間の鉄道が提案され、これがいくらかでもアンドレジュ線を助けると考えられたが、1829年にこの計画は政府によって拒否された。恐らくその理由は、この両地点間の運河計画がすでに完成していたからであろう。そしてアンドレジュ～ロアンヌ鉄道は、この水路の支線と考えられていたのである。したがってその金融的支持が製鉄業者や技術者によってではなく、大部分水路関係者によって与えられていたとしても不思議ではない。同鉄道会社の第2位の株主であるウージェーヌ・メヴィル（Eugène Mévil）はデュク・ド・ボルドー（Duc de Bordeaux）運河の権利を持っていたし、同社のパリの銀行家アルドワン（Ardoin）は、四運河会社（Company of the four Canals）を設立したコンソルチウムの一員でもあった。この鉄道は1828年に認可が与えられ、1834年に業務を開始した。

以上がフランス鉄道建設の第1期である。この時期の特徴は、鉄道建設がまだ地方的事業であり、資本が地元で調達されたこと、建設の目的が石炭、鉄鉱山と工業地帯とを結びつけるという産業活動のためであった、ということである。

2. 第2期

鉄道建設の第2期は1833～42年である。この時期は鉄道建設についての研究の時期であって、実際の建設活動は不活発だったといわれているが、この時期は、

- (1) 鉄道の重要性がようやく一般に認識されるようになり、政府によって全

国的規模における鉄道の総合的基本政策が検討されるようになった。

- (2) 建設の舞台がパリを中心とした地域に移り、パリの重要な銀行家がこれに関心を示して参加するようになった。

という重要な特徴を持っている。

1833年から42年まで、議会では鉄道問題が審議された。1833年にフランスの立法機関は鉄道の発展に重要な結果をもたらすような次の二つの決定をした。第1は王家ではなく、議会によって将来の全鉄道の免許が与えられるべきこと、第2は将来の鉄道の建設計画のコストを支弁するために、国家によって50万フランが準備されるべきこと、であった。この基金によりコール・デ・ボン・エ・ショセは技術者をイギリスおよびアメリカに派遣し、両国の既設線を調査させた。またフランスの主要鉄道路線の一部についての詳細な調査がなされた⁵⁾。

1833年の法律は、フランスが統一された鉄道体系を持つべきであり、それについての規則が決定されるべきである、と規定している。しかしこの法律自体は、これらの問題について具体的に指示していない。ただこの法律は今後建設されるべき路線について、国有か民有か、あるいは国营か民営かの選択、およびその他の多くの問題について議会審議への道を開くという役割を果たした。こうして1842年の鉄道法が決定されることになる⁶⁾。

パリが最初の鉄道を持ったのは、ようやく1837年で、パリ～サン＝ジェルマン (Paris—St. Germain) 間であった。この鉄道ははじめから乗客用として建設された最初のものであった。そしてこの鉄道に初めてフランスの代表的銀行家が登場することになる。すなわち、この鉄道の建設を計画し、主導したのはエミール・ペレールおよび弟のイザークであった。エミールはサン＝シモン主義者でジャーナリストでもあり、金融や鉄道に関する啓蒙的記事を書いて世人の関心を高めたのみならず、ジェームズ・ロスチャイルド、テュルネサン、デクトルのような大銀行家達の実地的支持も得るようになった。またステファヌ・モニー (Stéphane Mony) やその兄弟のフラシャ (Flachat) というような人々の技術も獲得した⁷⁾。

表 4-2 1842年における鉄道建設距離
(単位: km)

フランス	885
イギリス	3,600
ドイツ	2,800

出所: Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent 1800-1914*, p. 113.

パリ～サン＝ジェルマン鉄道はパリから15kmにある有名なりゾート村までの短いものであるが、ペレールが将来建設を意図していたパリ～ルーアン～ル・アーヴル (Paris—Rouen—Le Havre) 線の線上にあった。この鉄道

は最初のうちは金融的には成功し、人気も上々だった。しかしその後パリ～ヴェルサイユ (Paris—Versailles) 間を平行して走る2本の鉄道の建設が引き起こした困難によって悪影響を受けることになった。

ペレールはセーヌ右岸を走るパリ～ヴェルサイユ線 (1839年開通) の建設のための会社をも組織した。この会社についても、彼は前と同様にロスチャイルドをはじめとする人々の金融的、技術的支持を得ることができた。さらにマレー兄弟の重要な参加も得た。マレー家はやはり有力な銀行家でフランス銀行と密接に結びついていた。一方セーヌ左岸の線は銀行家ブノワ＝フル (Benoit-Fould) によって支援され、1840年に完成した。この両鉄道は相互に激しく競争し、どちらも利益が上がらず、赤字を出すようになった。1837～43年まで不況が続いたことも悪影響を与えた。

こうした困難はプロモーターに対する警鐘となり、彼らは一時鉄道建設を控えるようになった。それでも1840年にはパリ～コルベイユ (Paris—Corbeil) 間が建設され、またアルザスにも2線が敷設された。政府は鉄道建設事業を強力に振興しようとし、プロモーター達が金融的困難におちこむと彼らを助けた。彼らの証券に対しては45年間4%の利子を保証した。ストラスブール～バーゼル (Strasbourg—Basel) 間 (1841年) を発起したニコラ・ケ克蘭 (Nicholas Koechlin) は、大量の政府貸付けを受け、それによって成功できた一例である。

この時期における鉄道建設の状況を、イギリスおよびドイツと比較すると表4-2のとおりである。

フランスは先進国イギリスとはもちろん、フランスよりも産業革命に立ち遅れたと考えられるドイツと比べても、甚だしく発展が緩慢である。その理由と

してはまず第1に、1830年代においてフランスが世界でもっとも発達した道路体系を持つ国であったことが指摘される場合がある。道路および運河は国家によってひじょうに良く管理されており、鉄道が登場した時期におけるこれら輸送網の整備された状況が、むしろ鉄道の発展を遅らせる要因となったのだといわれる。すなわち30年代におけるイギリスほどには輸送力増大の緊急性を強く感じなかった、というわけである⁸⁾。

しかしこの論点に関しては疑問がある。当時のフランスが、道路および水路において他の諸国と比較して整備されていたことは確かである。しかし道路輸送は軽量高価なものの運搬にはよいが、石炭、鉄鉱石、鉄等の重量物の輸送にはコストがかかり過ぎ、能率も低く、重工業の発展が進むにつれて道路輸送が隘路と感じられるようになってきていた。また水路は重量物の輸送にはより好適であるが、水路の発達において実はフランスはイギリスよりもかなり立ち遅れていたのである。水路延長の絶対数ではフランスの方がはるかにまざっているが、国土の広さを考慮にいれた密度においては、フランスの水路網はイギリスの2分の1以下であった⁹⁾。

第2には、フランスの国土がヨーロッパ主要国の中ではもっとも大きく（イングランドおよびウェールズと比較して3.7倍）、輸送量に比して鉄道建設距離が長くなるための採算上の不利が考えられる。また当時のフランスの輸送量および人口の増加は緩慢であったといわれる。

第3には、フランスにおける鉄道建設コストが、国際的に見てひじょうに割高であったことが指摘できる（後述参照）。

第4には金融資産の動員が困難な状態にあったことが考えられる。当時のフランスは農業中心の経済構造を持っていた。したがってフランス人の大部分は農民であったが、彼らはその貯蓄を退職するか、土地に投資する傾向が強かった。一方中産階級は退職するよりは投資する傾向があったが、投資対象は一般に土地か政府債券であった。この時期のフランス経済の発展が、他のヨーロッパ先進国に比してかなり緩慢であった原因の一つとして、資本不足と高利が指摘される場合が多いが、当時の私的資本の蓄積量の推定はむずかしい¹⁰⁾。ダー

ナムは、資本の不足は疑わしい、しかしそれを調達することの費用と困難性が大きかったことは確かである、と述べている¹¹⁾。

当時は近代的金融制度はまだ発達しておらず、銀行といえるものはパリや二、三の大都市を除いてほとんどなく、小都市や地方では個人的金貸業がなお一般的であった。多くの人々は18世紀初頭のジョン・ロー（John Law）の経験について読んでおり、またナポレオン時代のアッシニア貨幣の体験もあり、銀行に対する不信感が強かった。また銀行は少数しか存在しないために、民間に蓄積されて分散的に存在する資本を集中して、利用可能にする機能もごく限られたものであった。

そのために初期の大鉄道の建設は、政府の協力を是非とも必要とした。パリの銀行家達だけでは巨額の資金を賄いきれなかったが、政府の援助を得ることによって大衆の十分な信頼を獲得することができたし、また彼ら自身の鉄道投資に対する進出意欲を支持されたのである。またフランスには鉄道以前に、公共事業に対する政府の規制、監督、資金的援助等による関与の伝統があった。それは戦争を通じて国家防衛の必要性によって強められてきていた。こうしてフランスにおいては政府の技術指導、建設計画の作成、監督、資金的助成等が鉄道の発展に大きな役割を果たしたのであるが、反面において政府の関与は悪影響をももたらした。すなわちそれは建設計画の遅延や変更を伴い、鉄道系統のコストをひじょうに増大させた。この遅延、変更は政府と民間企業の間の相互不信によるところが大きかったと考えられる。政府は民間資本家の活動を一般に投機、暴利目あてであると見なし、政府だけが国家的利益を守り、健全な建設・投資活動ができると考えた。そのために民間資本家の経営参加を排除しようとした。これに対して民間企業家側は自分達の方が政府よりも安価に能率的に建設活動ができると考え、また当然ながら経営権も主張した。しかも政府の利子保証、貸付、助成金等による援助を要求した。これら両者の対立関係が、建設計画の実施を阻害するという作用を及ぼしたのである。1842年まで、政府の鉄道建設政策はまったく不確定であった。

- 1) Arthur Louis Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, 1955, pp. 50-51.
- 2) E. Levasseur, *Histoire des Classes ouvrières et de l'Industrie en France de 1789 à 1870*, 1904, vol. II, pp. 163-164.
- 3) Dunham, *op. cit.*, p. 51.
- 4) *Ibid.*, pp. 52-53.
- 5) W. O. Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent*, 1961, pp. 111-112.
- 6) Rondo Cameron, *France and the Economic Development of Europe 1800-1914*, 1961, p. 139.
- 7) 巨額の資金を得ることはむずかしい問題だったが、Adolphe d'Eichthals（銀行家、かつてのサン・シモン主義者）および Auguste Thurneysen が Emile に30万フランを貸し付けた。また Emile と d'Eichthals は James de Rothschild および Sanson Davillier（オート・バンクのもっとも重要なメンバーの1人）に、この企画に参加することを要請した。彼らは500万フランを出資した。また Emile と Isaac は個人的財産30万フランを投じた。
- 8) 例えば、L. C. A. Knowles, *Economic Development in Nineteenth Century*, 1952, p. 211, 参照。
- 9) 第2章参照。
- 10) 当時の通貨量からみると、フランスはヨーロッパ諸国の中でもかなり富裕であったと考えられる。1843年の評価によると、おそらく銀30億、金5億の金属貨幣があり、これはヨーロッパの蓄積の少なくとも3分の1であったといわれる。これに対してイギリスは当時約7.5億の正貨しか持っていなかった。ただしイギリスはひじょうに高度の信用発行、小切手の使用をすでに行っており、そのために実際にはより豊富、急速な通貨流通が実現していた。これに対して当時のフランスは信用発行において甚だしく立ち遅れていた。1833年に Emile Pèreire も、イギリスの産業的政治的力の秘密がここにある、と指摘している（Guy P. Palmade, *Capitalisme et capitalistes français au XIX^e siècle*, 1961, pp. 67-68.）。
- 11) Dunham, *op. cit.*, p. 68.

第2節 鉄道建設の拡大期

1842～47年は鉄道建設の最初のブーム期であった。まず1842年には立法機関

によって全国的な鉄道建設のマスター・プランが完成した（1842年鉄道法）。将来の鉄道網はパリを起点とし、主な産業地帯（ノール、アルザス、ロレーヌ、ロワール）を通して主要港あるいは近隣諸国の国境に達するという計画で、首都パリを中心とした放射状を形成しており、その中心は6大幹線であった。この形状は純粹に商業的な立場からというよりは、むしろ公共の利用をより強く意識し、また軍事上の必要性からも考慮された結果である、といわれる¹⁾。

イギリスおよびアメリカでは鉄道は民間の株式会社によって建設され、経営されており、ベルギーでは国有であったが、フランスは結局この中間をとることになった。1842年鉄道法は次のように規定している²⁾。すなわち、

- (1) 国家は下部構造（インフラストラクチャー infrastructure——軌道の基盤、橋梁、トンネル）のコストの3分の1を支払う。地方自治体は残りの3分の2を支払う。
- (2) 民間企業はある限られた年数だけのコンセッション（concession——営業免許）を受ける。そのあとは国有化される。民間企業は上部構造（スーパーストラクチャー superstructure——レール、停車場、信号機、車両）を支払い、もちろん営業コスト（燃料、賃金、軌道の維持等）も負担する。

これらの措置は必ずしもうまく作用せず、まもなく変更が行われた。地方自治体は下部構造の3分の2の支払いを拒否し、それは国家の負担に移された。その上、企業家達は利潤が上がらないと思われる路線を建設しようとはしないので、営業上不利でも必要な路線は政府が自ら建設せねばならず、政府はまもなく1842年の法律によって課されたよりもはるかに重い金融的負担を負わなければならなくなった。政府はそのほかにも民間企業の大量の株式を引き受けたり、貸付金や助成金を与えたり、会社の証券に利子支払いの保証をした。

民間企業はこのように国家から大規模な援助を受けたのであるが、一方では国家による強い規制も受けることになった。彼らはただ国家計画に基づいてのみ、建設ができるのであって、企業独自の建設規準を持つことは許されなかった。また国家は乗客の安全を確保するための規則をつくり、さらに乗車賃や貨物の運賃も監督した³⁾。

この第1ブーム期に初めて敷設されるようになった多くの鉄道の中でももっとも大規模なものはパリとルーアン、オルレアン、リルの間にそれぞれ建設された3線であった。

1. パリ～ルーアン鉄道

パリ～ルーアン（Paris—Rouen）線は首都とノルマンディ工業地帯およびル・アーヴル港とを結んだ。この路線は英仏合弁企業（ラフィット・エ・ブラント Laffitte et Blount という金融企業）によって建設された。フランス政府もこの会社の株式を取得し、またローンを貸し付けたりしたが⁵⁴⁾、資本の大きな部分はイギリスのものであった。

技術者ジョゼフ・ロック（Joseph Locke）および建設業者トーマス・ブラッシー（Thomas Brassey）とウィリアム・マッケンジー（William Mackenzie）もイギリス人であった。またイギリスの資材が使われ、優秀な5,000人のイギリス人労働者が雇用された。さらに蒸気機関車および車両の製造のためにバディカム・アンド・アルカード（Buddicom and Allcard）というイギリス系の会社が設立された。また機関手として50人のイギリス人がこの鉄道会社に雇用された。この会社は資本の一部をイギリスから得、主としてイギリスの技術者、請負人によって建設されたものとして最初の例であった。イギリスの鉄道技術者と建設業者はこのほかにも多くの鉄道を建設し、大量のイギリス資本および資材がフランスに流入した。1847年頃においてフランスの鉄道会社の株式の約半分はイギリス人に所有されていたといわれる⁵⁵⁾。

イギリスのフランス鉄道に対する進出の理由としては、

- (1) レール、車両等の資材の輸出
- (2) 鉄道の建設および経営に参加することによる投資的、投機的利益⁶⁾
- (3) イギリス産業によるフランス市場開拓の機会の増大

が考えられる。この第3の理由は特に英仏海峡の諸港とパリとを結ぶ鉄道について当てはまる。これに対してパリ～リヨン鉄道、パリ～ストラスブール鉄道等に関しては、イギリス人のパートナーにとって市場獲得の魅力ははるかに小

さかった⁷⁾。

2. パリ～オルレアン鉄道

フランス政府は1838年にパリ～オルレアン (Paris—Orléans) 線をカジミール・ルコント (Casimir Leconte) の主宰する会社に認可した。ルコントはメサジュリ・ロワイヤル (Messageries Royales) という乗合馬車会社の元重役であった。彼はオルレアンおよびエタンブ (Etampes) 市から約3,000万フランを集めたが、まもなく地方諸都市からより多くの金融的支持を得て、協力者達との共同経営ではなく、彼1人でこの鉄道会社の経営権を握りたいと考えようになった。しかし彼の思惑とは別に、ロスチャイルドが200万フランのクレジットを約束し、またピエ=ヴィル, オディエ (Odier), バルトロニー (Bartholony) 兄弟等の有力な銀行家が2,100万フランを保証していた。

フランソワ・バルトロニー (François Bartholony) はひじょうに成功した銀行家であり、また鉄道に強い関心を持っていた。サン=テチエンヌ～アンドレジュ鉄道を建設したボーニエは彼の親友であった。バルトロニーはまもなくルコントにとって代わって同社の社長になった。彼は政府から利子の保証を受けることに成功し、株主達に5年の建設期間中も4%の配当を支払っていた。

この鉄道は当時炭鉱、鉄鉱山、鉄鋼業、金属工業の大中心地であったニエーヴル (Nièvre), アリエ (Allier), ロワールの諸地方を経て、パリとリヨンを結びつけるという構想のもとに敷設されたのである。バルトロニーを中心とした設立者のグループはその後間もなく中部鉄道会社を設立し、ロワール流域を北上し、オルレアン南方に達する路線を建設していった。そして一方ではそれまでに建設されていたロアンヌ～アンドレジュ～サン=テチエンヌ～リヨン線に接続しようとした⁸⁾。

3. 北部鉄道

北部鉄道 (Compagnie des chemins de fer du Nord, パリ～リル間に敷設、ベルギーの国境、英仏海峡の諸港に至る) は政府によって1846年に開設されたの

であるが、ジェームズ・ド・ロスチャイルドの設立した会社が、政府にそれまでに支出された費用を支払って、この鉄道のコンセションを得た。この会社にはラフィット・エ・ブラント (Laffitte et Blount)、オタンゲのようなオート・バンクが参加した。この鉄道は北部およびベルギーのモンス (Mons) の鉾山・工業地帯・農村地帯と大消費地パリとを結んでおり、また英仏海峡に面したダンケルク、カレー、ブローニュの諸港に通じる路線を握っており、パリ～ロンドン間はル・アーヴル～サウスンプトン・ルートよりも速く行ける、ということのために、ひじょうに繁栄した。その後も長くこの鉄道はフランスでもっとも安定した経営を誇ることになる。

この路線は産業上の利益のみならず、軍事上も重要だったので、政府は最初からこの線の建設に強い関心を持ち、自ら建設したのである。ロスチャイルドはその有利性に目をつけ、譲渡を強く望んだことと、譲渡条件が政府にとって有利であったことのために、ロスチャイルド・グループに譲り渡されたのである。

この鉄道によってこれらの地方の重工業、繊維工業は急速に発展するようになり、また鉄道も繁栄して数年のうちにモンス～パリ間の石炭の輸送コストは半分になったといわれる⁹⁾。

4. パリ～リヨン～マルセイユ鉄道

7月王政は南部における鉄道の重要性については認識不足であった。パリ～リヨン～マルセイユ (Paris—Lyon—Marseille) 線はサン＝シモン主義者達によって最初に論議されたものの一つであったし、1842年鉄道法の中でも重要路線の一つに入っていた。しかし実際に建設された時には、リヨンとアヴィニオン (Avignon) で区切られ、三つに区分された。こうしてフランス政府は、地方分散的建設、その結果としての鉄道経営の弱体化、収益力低下というイギリスの鉄道建設と同じ誤りを犯した。

アヴィニオン～マルセイユ鉄道はポーラン・タラボとその協力者達によって経営された。彼らのうちの大部分はすでにアレ～ポーケール間の鉄道の建設、

経営によって優れた経験を持っていた。この鉄道は1846年に始まった危機において、辛うじて破産を免れた。この強さは、他の2社と違ってそのコンセションが1843年に直接に敏速に与えられ、また政府の巨額のローンが供与されたためであると考えられる。

これに対して他の2区分の会社は建設に失敗し、リヨン〜アヴィニオン間は1847年、パリ〜リヨン間は1848年に破産した。リヨン〜アヴィニオンは同じくP.タラボが指導者であり、パリ〜リヨンはアルレ＝デュフル(Arlès—Dufour)、アンファンタン(Enfantin)のような優れた経営者と、アドルフ・ジュリアン(Adolphe Jullien)という技術者を持っていた。ジュリアンは優秀な能力を有し、すでにパリ〜オルレアン鉄道を建設していた。これら2線の不成功の理由の一つは、彼らが政府によって速やかに認可されず、そのため建設が遅延し、またその組織がひじょうに複雑化したことである。この2社は公開入札によって認可が決定されたのであるが、そのために多くの会社が設立され、いざこざの末に合併が行われたのである。そしてパリ〜リヨン鉄道は1845年末、リヨン〜アヴィニオン鉄道は1846年6月までコンセションが与えられなかった。またこの2線とも政府のローンを受けなかったし、他の援助もほとんど与えられなかった。そして丁度1846年に始まった不況が、両社の失敗のもう一つの原因となったのである¹⁰⁾。

5. その他

この時期には、また多くの地方鉄道が建設された。その中の重要な一例であるストラスブール〜バーゼル間の鉄道は、ミュールーズ〜タン(Mulhouse—Thann)間の支線を持っており、ミュールーズからの資本によって同市の大産業者ニコラ・ケ克蘭の指導の下に建設されたものである。

こうして1847年にフランスは1,830kmの鉄道を完成させていた¹¹⁾。これは1842年の885kmと比較すると1,000km近くの拡大である。またH.セーによると、1848年には1,931kmが完成しており、4,000kmが建設中または計画中であった¹²⁾。

表4-3 鉄道建設距離および費用

国 名	マイル数	総コスト (千ドル)	マイル当たりコスト (千ドル)
グレート・ブリテンおよびアイルランド	6,890	1,218,000	177
ドイツ諸邦（プロシア、オーストリアを含む）	5,332	325,875	61
フランス	1,018	238,905	254
ベルギー	532	46,288	49
ロシア	200	15,000	75
イタリア	170	15,000	88
合 計	14,142	1,859,068	

出所：Scrivenor, *History of the Iron Trade*, p. 306.

しかし国際的に比較するとフランスの鉄道の発展はなお立ち遅れが目立っている。この時期における各国の鉄道マイル数は表4-3のとおりである。このスクリヴナーの著書から引用した表には、同時に建設コスト総額およびマイル当たりコストが掲げられている。それによると、フランスの鉄道建設コストが特別に高いのが注目されるのである（数字は原表通りである。建設距離，単位当たりコスト，コスト総額の間に多少の齟齬がある）。その原因について考えてみると，その一つとして主要建設資材である鉄の他の諸国と比較しての著しい割高があるといえる¹³⁾。そのほかに，前述したような政府の強力な介入統制に伴う非効率化，民間資本との摩擦による障碍等が考えられる。そしてこのような高コストがフランスの鉄道建設の重荷になっているのではないと思われる。

1840年代の半ばには鉄道会社数は33社にも上るようになり，過大な株式投機が起こっていたが，1846年に始まった不況のために，鉄道建設は停止してしまうことになる。過大な投機があったことが事態をいっそう深刻にした。いくつかの路線は一部しか開業できなくなり，多くの鉄道は1847年にすでに経営困難に陥っていた。1848年には革命が起り，それから引き起こされた混乱によって鉄道はいっそう大きな打撃を受けた。これで第1期のブームは終わるのであるが，次の1850年代にはさらに大きな本格的鉄道建設ブームの波が盛り上がることになる。

1840年代末において、鉄道の発達はすでにフランス経済に大きな変化を及ぼし始めていた。この時期に鉄道は早くも最大級の企業を形成し、その数を増加させていた。彼らは株式会社形態をとり、大量の株式を市場に供給した。それは貯蓄を促進し、株式市場や投機的売買に絶えざる糧を供給することになった。他方ではそれまでよりも大量の労働者の仕事場をつくり出し、人々の大きな移動を引き起した。また大量の鉄を消費してその生産を活発化させ、さらに機械、車両工業の発達を刺激し、あるいは輸送方向の変化によって経済諸関係を変化させ、新しい市場を創出したのである¹⁴⁾。

- 1) L. Girard, "Transport," in Habakkuk and Postan ed., *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. VI, part I, p. 238.
- 2) Kimon A. Doukas, *The French Railroads and the State*, 1945, pp. 21-23. Henderson, *op. cit.*, pp. 111-112.
- 3) Henderson, *op. cit.*, p. 113.
- 4) この会社は1840年春にフランス政府からコンセションとともに1,400万フランの借款を得たが、この金額は創業資本の約3分の1に当たるものであった (Dunham, *op. cit.*, p. 64.)。
- 5) Henderson, *op. cit.*, p. 114.
- 6) L. Girard, *op. cit.*, p. 239.
- 7) Dunham, *op. cit.*, pp. 64, 437.
- 8) Jean Bouvier, *Les Rothschild*, 1967, p.129. 井上隆一郎訳『ロスチャイルド』121-122頁。
- 9) François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, 1973, pp. 45-71. B. Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*, 1968, pp. 131-137, 265-266.
- 10) Dunham, *op. cit.*, pp. 77-78.
- 11) Henderson, *op. cit.*, p. 115.
- 12) Henri Sée, *Histoire économique de la France*, II, p. 214.
- 13) 第2章参照。
- 14) Levasseur, *op. cit.*, p. 116.

第3節 資材供給産業としての製鉄業

王政復古期は大革命およびナポレオン戦争に次ぐ時期で、経済は疲弊していたが、7月王政の時代には混乱が収拾され、フランス経済はかなり急激な発展期に入ったと考えられている。王政復古期は古い封建的経済から新しい資本主義的経済への過渡期であった。

19世紀初頭のフランス経済の成長率はイギリスはもちろんドイツと比較しても低かった。しかし1820年においてフランスの工業生産の規模はまだドイツを大きく引き離し、イギリスに次いで世界第2位の地位を占めていた¹⁾。

だがフランス重工業の発展のテンポはイギリスに比べて遥かに立ち遅れていた。例えばフランス製鉄業のこの時期の鉄生産の規模は、1821年に22万トン、1847年には59万トンと拡大したが、イギリスは同じく40万トンおよび200万トンとフランスをはるかに上回る勢いで発展した。

当時のフランス製鉄業は国内の需要を賄いきれず、鉄の純輸入国であった。1824年において国内消費は17万5,000トンであったが、そのうち16万4,000トンが国内生産、4,000トンが在庫品、7,000トンが輸入品によって賄われている²⁾。フランス製鉄業の生産量の立ち遅れは、技術的発展の立ち遅れでもあった。木炭鉄からコークス鉄への転換をみても、イギリスでは1806年にすでに227基のコークス高炉に対して木炭高炉は僅かに2基が残存していただけであったのに対して、同時期におけるフランスの状態は、ル・クルーゾー製鉄所を例外として、製鉄、製鉄にはすべて木炭が使用されているという有様であった³⁾。

しかしその後コークス高炉は徐々に普及し、1830年において480基の高炉のうちコークス高炉は29基、1840年には462基のうち41基となった。こうして1830年に鉄の86%は木炭によって生産されていたが、この比率は1840年には79%、1850年57%、1860年35%、1870年8%と、急速に低下していく。

コークス製鉄法に続いてイギリスでは蒸気送風機、パドル法、熱風炉等の重

図4-1 フランスの鉄道幹線の年間資本支出



出所： François Caron, "French Railroad Investment, 1850-1914," in Rondo Cameron, ed., *Essays in French Economic History*, 1970, p. 317.

要な製鉄技術の変革が次々に現われた。これらの新技術もイギリスよりもかなり遅れたとはいえ、フランスにおいても19世紀初頭以来普及してきた。これらの新しい製鉄技術は、すなわち高生産性を誇る大規模設備による大量生産の技術であり、前述のように1830年代に入るとフランス製鉄業の生産量および生産性はかなり急速な上昇を示すようになったのである⁴⁾。

生産規模の飛躍的拡大は、重量品である原料、製品の大量輸送の必要性を引き起こす。フランスにおいてもっとも早く鉄道が敷設されたのは中部地方の重工業地帯であったが、この事情はイギリスでも同様である。それは当時の重工業の発展が鉄道による輸送問題の解決の緊要性をもっとも強く感じていたからである。特にサン＝テチエンヌを中心とした中部地方の山岳地帯では輸送問題は深刻となった。道路輸送では不十分であるし、水路の建設には莫大な費用が必要であった。そこにイギリスの鉄道が紹介され、炭鉱地帯に最初の鉄道が建設されたのである。

こうして鉄道という新しい輸送手段の発達は、重工業の飛躍的発展を可能にしたのであるが、同時に鉄道建設は鉄鋼業の製品に対する膨大な需要を生み出すことになり、その面からも鉄鋼業の発展を刺激することになった。19世紀における鉄鋼業の生産の大きな部分は鉄道に供給されたのである。ここでは19世紀前半における製鉄業の需要者としての鉄道の重要性を推定してみる。1847年をピークとして1840年代に最初の鉄道投資の活況が見られる(図4-1参照)。1860年ごろに、ある鉄鋼会社が将来のレール需要の見通しを行っているが、その計算の基礎としてそれまでに建設された8,000kmについて、km当たりのレー

ルの必要量を150トンと算出している⁵⁾。この数値を使って1840年代におけるレールの需要量を概算してみると、鉄道建設距離は表4-4から1840～45年には459km、年平均約92km、1845～50年は2,127km、年平均425kmであるから、レール需要量は年平均で次のようになる。

1840～45年 1万3,800トン

1845～50年 6万3,750トン

一方銑鉄生産は、

1819年 11万2,500トン

1843年 44万2,600トン

1847年 59万1,000トン

鍊鉄生産は、

1819年 7万4,200トン

1843年 37万6,000トン

鋼生産は、

1831年 5,380トン

1843年 9,340トン

であった⁶⁾。なおレールの生産は1840年代のピークである47年には9万トンであった⁷⁾。レールのほかに機関車、車両、施設等にも大量の鉄鋼が必要される。鉄道は鉄の大口の需要家として登場したといえる。ただし1840年代まではフランスは資本、技術とともに大量のイギリス製レールや車両を輸入した⁸⁾。

このような鉄道建設に伴う大量需要が、フランス製鉄業の拡大の強い刺激となった。例えば「パリ～ストラスブール鉄道に鉄を供給するために、この鉄道沿いに高炉を建設するための資金が貸し付けられねばならなかった」のである⁹⁾。

表4-4 フランス鉄道網の延長距離

(単位：km)

1840年	497	1860年	9,525
1845	956	1865	13,732
1850	3,083	1870	17,929
1855	5,611		

出所：Kuczynski, *A Short History of Labour Conditions in France 1700 to the Present Day*, p. 96.

- 1) 1820年の年間工業生産額はフランスの2億2,000万ポンドに対してイギリスは2億9,000万ポンド、ドイツは8,500万ポンドであった。J. Kuczynski, *A Short History of Labour Conditions in France 1700 to the Present Day*, p. 50. 本書第2章参照。
- 2) Harry Scrivenor, *History of the Iron Trade*, 1854, New Impression 1967, p. 180.
- 3) J. Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, pp. 59-60.
- 4) 第2章参照。
- 5) Bertrand Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*, 1968, p. 248.
- 6) A. L. Dunham, *The Industrial Revolution in France 1815-1848*, 1955, p. 137. J. H. Clapham, *Economic Development of France and Germany*, 1923, p. 60.
- 7) François Caron, "French Railroad Investment, 1850-1914," in R. Cameron, ed., *Essays in French Economic History*, 1970, p. 319.
- 8) 最初のいくつかの鉄道レールはトン当たり275フランの関税を払ってイギリスから輸入しなければならなかった。Clapham, *op. cit.*, p. 61.
- 9) Clapham, *loc. cit.*

第4節 鉄道、重工業および銀行の資本的関係

鉄道はその建設、設備および維持・更新のために大量の鉄鋼を必要とした。したがって鉄道企業は鉄鋼供給量の安定化、価格の引下げ、品質の向上を強く望んだ。一方製鉄業にとって、鉄道はそれ自身大きな販路であり、同時に新しい有用な輸送手段であって、製鉄業の新しい原料市場および販売市場を拡大してくれるものであった。そのために両者は互いに相手に対して強い関心を持ち、相互に密接な利害関係を結び合うようになる。同様のことはまた鉄道と炭坑業との間についても言うことができる。さらに炭坑業と鉄鋼業も資本的にある程度の関連を持ちながら発達したのである¹⁾。

フランス最初の鉄道であるサン＝テチエンヌーアンドレジウ線が、地元の炭坑と結びついた製鉄業者によって建設されたものであることは、すでに見たとおりである。フランスでは18世紀から19世紀にかけて製鉄における石炭利用のテンポが、前述のようにイギリスに比べてはるかに遅れたが、その理由の一つ

として、輸送網、とくに水路の未発達により輸送コストが甚しく高くついたことが考えられるのである。フランスではまた製鉄地と原料賦存地域とが離れている場合が多いという悪条件も加わる。そのために山元では安い石炭も製鉄所ではひじょうに高価になり、それが製鉄コストを押し上げた。

鉄鉄生産にコークスが使用されているサン＝テチエンヌ、フルシャンボー、エヤンジュにおいては、運輸の費用だけで全製造費の3分の1を占めた。通常の通路による運輸コストは平均して100kgを1リーグ（約4km）運ぶのに1フラン50であったと推定される。木炭でつくられた鉄を石炭で精錬しているシャティヨンにおいては、その目的に最良のものであるリヴ＝ド＝ジェ（Rive-de-Gier）の石炭は、トン当たり56フランであるが、それは山元では僅か20フランで売られていたものである。またサン＝テチエンヌの石炭は山元では5フランなのにフルシャンボーの製鉄所では30フランになった²⁾。こうした輸送上の困難を解決する必要に迫られた製鉄業者が最初に鉄道にのり出したのである。

サン＝テチエンヌ～リヨン鉄道の場合は、最初はセガン兄弟を中心とした技術者のグループによって建設されたが、次第に会社の指導権は資本家の手に移っていった。その中の主要な人物はバルトロニーであった。彼はジュネーヴ出身の金融業者であるが、中部地方を中心として炭坑、鉄道、運河等の大事業に広く手を伸ばし、後述するロスチャイルド・タラボ・グループと勢力を争うようになった事業家である。

バルトロニーはパリ～オルレアン鉄道を設立し、その社長でもあった。彼と一緒に同鉄道を設立したのはロヌ地方の大取次業者ドラント（Delahante）、中部地方の産業界の代表者ブノワ＝ダジー（Benoist-d'Azy）などであったが、このうちドラントは徴税吏で銀行家の父を持ち、徴税吏の家系に属していた。彼は後にバンク・ド・パリ・エ・デ・ペイ＝バ（Banque de Paris et des Pays-Bas）の創設者の1人となるのであるが、バルトロニー、ブノワ＝ダジー等とともに、ロワールの炭坑事業にも参加し、1845年に同地方の炭坑が大同団結して形成した大トラスト、ロワール鉱山会社の重要な経営者の1人ともなったのである。

19世紀に入るとフランスの産炭量は急速に増大するが、19世紀前半における最大の産炭地域はロワール地方であり、全国生産の約半分を占めていた。その中でも重要なのはサン＝テチエンヌとリヴ＝ド＝ジエの炭田であった。しかし工業化の進展につれて石炭市場は急激に拡大し、諸地方の炭田、とくに北部炭田の開発が進むにつれて1820年代から30年代にかけて競争が激しくなってきた。ロワール地方の炭田はそれまでロワール、ローヌ、ソーヌ、セーヌ各河川の流域に広範囲に石炭を供給してきたが、とくに運賃の割高という競争上の不利から市場を狭められるようになってきた。このような事態を打開するために、ロワール炭田に炭坑業の大規模な集中化現象が起こったのである。炭坑経営の集中化は1837年に始まるが、次々に合併運動が波及し、1845年に遂にロワール鉱山会社（Compagnie des Mines de la Loire）という大会社に大同団結した。

当時の炭坑業は工業発展の先頭に立つ新しい産業部門として資本家達の関心を集めており、同社の場合も多くの出資者が参加していたが、地方別にみるとリヨン人が半数、パリ人が4分の1余りであった。リヨンの株主の中には銀行家が多く、10人の金融業者が資本の約10%を出資していた。これに対してパリ人の中にはオート・バンクはみられなかった。

同社の取締役会のメンバーを見ると、鉄道関係者がひじょうに多いことが目につく。前述の3人も含めて次のような人々がいる。

サン＝テチエンヌ～リヨン鉄道

セガン

パリ～オルレアン鉄道

バルトロニー

ドラント

ブノワ＝ダジー

ド・レンヌヴィル（De Reinneville）

ド・ブスケ（De Bousquet）

ド・フジェール（De Fougères）

ムシー（Mouchy）

ディジョン～ブザンソン (Dijon—Besançon) 鉄道

カレー＝サン＝ポール (Calley-Saint-Paul)

ストラスブール～バーゼル鉄道

ヴェスト (West)

そのほかに製鉄業者が何人か加わっている。J. オシェ (J. Hochet) はフルシヤンボーとテールノワール製鉄会社の重役である。その他ネラン (Neyrand), Ch. ジャクソン (Ch. Jackson) というような人々がいる³⁾。

大炭坑会社を中心としてみるとこのように鉄鋼業、鉄道業というような関連の深い産業部門の資本との連携がすでにつくり出されているのである。

次にバルトロニーと並ぶ当時の大事業家タラボについて観察することによって、当時の資本家の典型的な活動様式を見ることにする。ポーラン・タラボはロスチャイルドと組んで19世紀の鉄道および重工業に大きな勢力を築いた事業家であった。タラボ家は元来は南仏のグラン＝コンブ (Grand-Combe) の炭坑の主人達であった。この炭田は当時の重要な炭田の一つであった⁴⁾。彼らはまたアルジェリアのモクタ・エル・アディ (Mokta el Hadid) 鉄鉱山の所有者でもあった。のちにこの鉱石はベッセマー鋼の生産にひじょうに適していることが発見され、重要性を増した。ポーラン・タラボは本国鉄鋼業にこのアルジェリアの鉄鉱石を結びつけ、グラン＝コンブの石炭、アレの鉄鋼工場とともに南仏に大規模な重工業トラストを形成することを試みた。彼はまた北部の大鉄鋼工場、ドナン＝アンザン (Denain-Anzin) の所有者でもあった⁵⁾。

タラボとロスチャイルドの連携は1836年に形成されたといわれる⁶⁾。ロスチャイルドはグラン＝コンブの炭田に以前から関心を持っていた。広範囲にわたって重工業に関係しているタラボは鉄道建設にも積極的に参加した。タラボ兄弟はグラン＝コンブ炭田からアレを経て、ローヌ河岸のボーケール (Beaucaire) に至る鉄道を敷設した。鉄道の建設に必要な莫大な資金の調達、彼とその仲間だけの手には負えないため、彼はロスチャイルドの協力を受けた。

アヴィニョン～マルセイユ鉄道は、この鉄道と結びついて地中海にまで達する。そのためにタラボはアヴィニョン～マルセイユ鉄道の建設にも取り組み、

ロスチャイルドはこれを支援した。タラボはその事業に必要な鉄道機械や炭坑用設備の生産のために、マルセイユに近いラ・シオタ（la Ciotat）に機械工場も建設した⁷⁾。

タラボ兄弟は続いてディジョン経由のパリ～リヨン鉄道をロスチャイルド、ペレール、およびリヨンの一部金融業者達とともに建設する。そしてポーラン・タラボはのちに完成する大鉄道 P. L. M. 鉄道の会長になるのである⁸⁾。

1840年代まではタラボとバルトロニーの2大グループは対立的関係にあった。しかし1850年代に入り、ロスチャイルドとペレール兄弟が互いに離反すると、バルトロニーはロスチャイルド・タラボ・グループに結びつくようになる。このようにして鉄道・産業部門における活動で勢力を伸ばしているタラボは、同時に金融活動にも進出した。1850年代から発展する大銀行設立の機運の中で、ロスチャイルドの協力者としてレユニオン・フィナンシエール（Réunion financière）の形成、ソシエテ・ジェネラル（Société générale）の創設において、大きな役割を演じるようになるのである。

1) 第5章参照。

2) H. Scrivenor, *op. cit.*, p. 184.

3) Pierre Guillaume, *La Compagnie des Mines de la Loire (1846-1854)*, 1966, pp. 232-235. 松原建彦「ロアール鉱山会社史（1846-1854年）」福岡大学『経済学論叢』第15巻第1号，1970年。

4) B. Gille, *La Banque en France au XIX^e siècle*, pp. 203-204.

5) Gille, *op. cit.*, p. 256.

6) Jean Bouvier, *Les Rothschild*, 1967, pp. 127-128.

7) *Ibid.*

8) B. Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*, p. 256.

第5節 銀行と産業金融

19世紀前半において生産の大規模化に伴う資本の調達は、一部は既存の産業企業自身の自己資本によって行われ、一部は個人銀行家によって賄われた。1848年以前にはフランスの金融業務は、フランス銀行を除いてはほとんどが個人銀行業者および手形割引商人によって担われていたのである。フランス銀行のカバーする業務の範囲はひじょうに限られていた。すなわちフランス銀行が割り引いた手形は、パリで支払い可能な為替手形だけであり、1836年以後は支店の所在する都市で支払い可能な為替手形を割り引くことにしたにすぎなかった。その上割引の条件はひじょうに厳しかったので、フランス銀行に差し出されうる手形は限定されていた¹⁾。

フランス銀行に依存できない大部分の金融業務は、個人金融業者によって行われた。彼らのほとんどすべては金融業務のほかに商業等他の職業に従事していた。彼らの資本は主として自分自身のものであったが、時に比較的に規模が大きく経営のしっかりしたものの中には、貯金を受け入れて利子を支払うものもあった。しかしそれも親類や友人からの長期預金に限られていた。当時フランスではまだ小切手が使用されておらず、彼らの信用創造の能力は引受手形に限定されていたが、その流通量はひじょうに限られたものであった。

フランスにおける所得と富の蓄積についてもう一度検討すると、19世紀初頭においてフランスはヨーロッパ最大の富裕な経済国家であったと言える。しかし人口の規模もひじょうに大きく、イギリスの約3倍であったので、人口1人当たりの所得水準は、イギリスの約2分の1であった。そして19世紀後半には、国民所得総額でもイギリスに追い抜かれることになる（表4-5参照）。

だがともかく19世紀前半において、フランスの資本蓄積はヨーロッパの中でもかなりの高水準にあったといえることができる。

新しい工業の発展に要する資本の調達は、まずできるだけ企業の自己資本の

表 4-5 フランスおよびイギリスの国民所得

年	国民所得 (百万ポンド)		1人当たり所得 (ポンド)	
	フランス	グレート・ブリテン	フランス	グレート・ブリテン
1801	288	232	10.5	21.7
1847	544		14.5	
1851		523		25.0
		連合王国		連合王国
1859	776	656	21.3	22.9
1872	888	1,072	24.6	33.6

出所：Cameron, *Banking in the Early Stages of Industrialization*, 1967, p. 101.

蓄積（利潤の再投資）によって賄われる傾向が強かった。製鉄業のような大工業においても同様であった。しかし大工業や鉄道の発展は、しだいに自己資本による資金調達を不十分とするようになり、資本の不足が痛感されるようになったのであるが、それは主として金融制度の未整備のためであったといっている。

その解決策として、一つは商業銀行業務を改善して、短期資金の供給を円滑にすることが考えられた。ジャック・ラフィットはそのために努力をした先駆者であった。彼の事業の代表的なものは、1837年の商工業一般金庫(Caisse Générale du Commerce et de l'Industrie)の設立であった。この銀行は合資会社の形態を取り、資本金は1,500万フラン、のちに2,000万フランになり、短期商業信用のほか、長期工業信用の供与、企業発起活動も行った。

ラフィットの一般金庫設立に続いて、パリおよび地方に一連の類似の金庫設立運動が起こった。1838年以後の10年間に、少なくとも20の金庫が地方につくられた。また1847年にパリには5つの金庫があった²⁾。

1846年に設立された商業鉄道一般金庫 (Caisse générale du Commerce et des Chemins de Fer) 通称ボードン金庫 (Caisse Baudon) もその一つである。この金庫はバルトロニーとそのグループが、南仏の重工業家タラボがロスチャイルドと結んだのに対抗して別の金融勢力を得るために設立したもので、資本金2,500万フランで設立されると同時に、パリ〜オルレアン鉄道会社とロワール鉱山会社の社債発行を手がけた。ここに鉄道への投資や重工業の発展が、どの

ように新しい形態の金融機関の形成に結びついていったかが示されている。

このころ設立された金庫の多くは、短期金融と同時に工業金融の目的を持っており、集めた預金をさまざまな方法で貸付けや投資に回していた³⁾。これらの新しい金融機関は、1840年代の好況期に工業の発展に重要な役割を演じたが、その機構的限界と、フランス銀行の敵意とによって、1848年の革命に伴う金融恐慌の中で、ほとんどすべてのものが没落してしまった。

短期資金の供給と並んでもう一つの重要な問題は工業債権市場の拡大であった。1830年代になると鉄道の大事業が株式会社組織で実施されるようになり、とくに大量の証券が一般に売り出されるようになった。証券発行の引受けに関して1848年以前には、金融機関としては前述の諸金庫以外に重要な革新は見られなかった。この時期に事業銀行（*banque d'affaires*）の機能を果たしたものは、結局大個人銀行家、とくにパリのオート・バンク（*haute banque*）と呼ばれるものであった⁴⁾。その代表的な存在はロスチャイルド家である。オート・バンクはしばしば国際的取引に融資していたが、そのうち各国の公債発行を手がけるようになる。そして1820～30年代の運河建設時代に、パリのオート・バンクは運河会社の発起と証券発行の引受けを行うようになった。この活動がその後続く鉄道会社の建設において引き継がれていく。19世紀前半において、フランスの投資銀行業務はこうして主として個人金融業者によって担当されたのであり、その伝統は今日まで継続して存在しているのである。オート・バンクはまた自身大規模な投資家でもあった。

ただし鉄道や産業の企業規模が大きくなってくると、その証券発行の引受けや投資の規模は個人銀行1行の手には余るので、数人の銀行家の共同引受けが普通に行われるようになった。また1850年代になると、そのための諸銀行の大規模な連合、シンジケートが形成される。そしてさらに全く新しい株式会社形態の大銀行の創設が要請されることになるのである。

オート・バンクの代表としてのロスチャイルドの主要活動分野は、国際的な金融と公債発行の引受け業務であったが、産業金融の需要に対する対応においても重要な役割を果たした。ジェームズ・ド・ロスチャイルドは最後まで個人

銀行家としての立場を保持したが、それは彼が単なる保守的、退嬰的性格であったからではなく、大銀行の責任者としての慎重さのためであったと考えられる。なぜならば彼は他方で新しい金融上の要請に敏感に反応し、それに対応する道を追求する努力も行ったからである。

すでに1825年にジェームズ・ド・ロスチャイルドはラフィットが中心となって設立した投資会社、産業合資会社（Société Commanditaire d'Industrie）に参加している。この会社は1億フランという当時としては莫大な資本で設立されたもので、鉄道や大工場への投資を目的としていた。ただしこの会社はいったん設立を許可した政府が態度を変えて規制措置を強めたため、事業が挫折してしまった。ロスチャイルドが本格的に新しい型の大銀行の設立に乗り出すのは、第2帝政期に入ってそれまでのパートナーであったペレール兄弟との間に離反が起こり、ペレール兄弟がロスチャイルドに対立的な立場でクレディ・モビリエを創設してから後のことである。

彼はまた鉄道を中心とした新しい大産業の形成に積極的に取り組んだ。巨額の個人的財産を投資するとともに、鉄道の株式の発行を引き受け、それを低額面にして大衆に売り出すという仕事も始めた。彼が産業投資に乗り出したのは1828年から29年にかけてのことで、他の銀行家達と組んでベルギー南部のシャルルロワ（Charleroi）の近くの製鉄事業に参加し、また南フランスのドカズヴィルの製鋼事業にも出資するようになった。産業投資は銀行にとってそれまでは余り経験のなかった仕事であった。すなわちそれは巨額の資金が固定化され、その回収もひじょうに遅くなることを意味した。このころの産業投資はロスチャイルドにとってもまだ実験的なものであり、手探り状態で行われていた。本格的産業投資活動を行うようになるのは、もう少し後のことになる。

1835年になるとロスチャイルドはパリ～サン＝ジェルマン鉄道の建設計画に乗り出し、ペレール兄弟と協力関係を結んだ。この鉄道にはロスチャイルドのほかにダヴィリエ（Davillier）、デクトル等の銀行家が出資していた。彼らは株式を受けとり、発言権を維持するために必要な最小限度の持分を残して、その大部分を大衆に売りさばいた。資本金500万フランで、1株の額面500フラン

は、産業会社の株式としてはそれまでに例のない小額面であった。ロスチャイルドはこの後本格的に鉄道および生産事業に取り組み、鉄道事業の第一人者にのし上がるのである。

ロスチャイルドの鉄道および生産事業は、1835年から48年までの間、二つの異なる地域で異なる方針の下に発展した。すなわち南部ではタラボ兄弟の事業活動を銀行家として支援した。新しい産業の形成は彼らに委せて、彼は出資者、相談者、会計上の目付け役となった。北部では自ら鉄道、海運、炭坑、金属工業等の事業分野に手を伸ばした。その中で中核的事業になったのは北部鉄道であった⁵⁾。

1848年においてロスチャイルド家はフランスの有力な鉄道会社で、次のように合計12の役員のポストを占めていた⁶⁾。

北部	3
パリ～ストラスブール	2
サン＝ジェルマン	1
ヴェルサイユ	1
パリ～リヨン	1
リヨン～アヴィニオン	1
アヴィニオン～マルセイユ	1
ボルドー～セット	1
クレイユ～サン＝カンタン	1

当時の銀行の株式引受けは手数料やプレミアムかせぎのためだけのよう一般に言われているが、それだけのものではなかったのである。

北部鉄道はベルギーの炭坑採掘権を買収し、スクレサン（Sclessin）製鉄所に資本参加し、P.タラボを助けてアンザン製鋼所⁷⁾を買収し、さらに他の銀行家達と協力してバティニヨール（Batignolles）機械製作所を設立した。北部鉄道に限らず、当時の鉄道会社は設立当初から重工業部門に手を広げることが多かった。

以上のように19世紀前半の産業革命期において、工業金融の必要性に対応し

たのは、ロスチャイルドに代表されるパリのオート・バンクおよび地方の個人金融業者達だったのである。彼らは鉄道を中心として関連産業にも広く関心を示し、産業の各分野にわたって参加した。同時に産業に事業活動の基礎をおく大資本家達は、金融業者と提携し自身金融業に乗り出す場合も多かった。こうしてこの時代の大資本家は一般的に事業活動の範囲が未分化的状態にあったわけで、利潤を見込める分野を求めて進出し、あるいは総合的経営から期待できる利益のために関連産業部門に活動範囲を拡大した。このようにしてフランスの銀行資本、産業資本は相互に入り乱れて、この時期にすでに「グループ」を形成するようになったのである。また19世紀前半には、イギリス資本の侵入およびフランス資本との提携が大規模に行われた。

この産業資本主義初期における資本集中は、もちろん独占資本主義期における金融資本の発達と同列に論じられることはできない。しかしそれにもかかわらず、産業資本主義の時代においては銀行の本来の業務とは機能資本家間の媒介を行うところにあつて、銀行は機能資本家の従僕であり、独占資本主義期において銀行資本と産業資本が融合して金融資本が形成されてくるという図式は、フランス経済については必ずしもそのまま当てはまらないといえることができる。むしろ両者の癒着ないし融合は、産業資本主義発展の初期から一般的に存在したといつてよい。19世紀後半における鉄道を中心とした大資本の発展については、さらに第6章において検討する。

- 1) 第3章参照。
- 2) Rondo Cameron and others, *Banking in the Early Stages of Industrialization*, 1967, pp. 106-107.
- 3) Bouvier, *op. cit.*, p. 123.
- 4) Haute banque については第3章参照。
- 5) ロスチャイルドの投資活動に関しては, Dunham, *op. cit.*, pp. 443-448, 参照。
- 6) Bouvier, *op. cit.*, p. 116.
- 7) アンザン製鋼所は1847年にドナン製鋼所と合併する。さらに第2次大戦後の合併を経てユジノール (Usinor) となる。

第5章 19世紀後半におけるフランス鉄鋼業の発展 ——企業集中運動と近代的大企業の成立——

第1節 フランス経済の拡大——近代的大工業の発展——

1. 経済の重工業化の進展

第2共和政および第2帝政、とくに後者はフランス資本主義発展史において重要な時期を画した。すなわちこの時期にフランスにおいては、初めて本格的な工場制生産の普及を見、近代的大工業が開花したのである。繊維工業はすでにこの時期にそれまでの圧倒的な地位を徐々に失い始め、かわって鉱山業、鉄鋼業、機械工業が急激に力を増していった。

この時期における重工業生産の発展状況は表5-1のとおりである。

各時期を通じて重工業生産は確実に、ほぼ同一のテンポで上昇している。これに対して綿工業の発展は遅く、とくに1860年代においては停滞的である。木綿消費量の推移がそれを示している（表5-2）。

経済の重工業化の発展は、表5-3の蒸気機関利用の増加の状態を見ても知ることができる。

1850年においてフランスの蒸気機関利用はなおイギリスの1830年代の水準であったが、1850年以後明らかにフランスにおいては産業の機械化が進んでいることがわかる。

ドイツは1840～50年にはなおフランスよりはるかに立ち遅れていたが、1860

表5-1 フランス重工業生産
(1900年=100)

景気循環	指数	景気循環	指数
1824～33年	6	1852～58年	25
1833～39年	10	1859～86年	37
1840～51年	15		

出所：Kuczynski, *A Short History of Labour Conditions in France 1700 to the Present Day*, p. 94.

表5-3 仏、英、独における蒸気機関の利用
(単位：千馬力)

年	フランス	イギリス	ドイツ
1840	90	620	40
1850	370	1,290	260
1860	1,120	2,450	850
1870	1,850	4,040	2,480

出所：Kuczynski, *op. cit.*, p. 95.

リスとの国際競争に耐えられる実力が養われていたと考えられる。ナポレオン3世は皇帝となり自己の旺盛な権力欲を満たしたが、一方でイギリス滞在中に得た見聞の影響からか進歩的にみえる社会政策を実施し、また経済的には自由貿易政策をとった。1860年にはイギリスとの自由通商条約を締結したが、これは国内産業界の危惧にもかかわらず、フランスの貿易量を伸長させ、国内産業をむしろ活況に導いた。

1870～71年の普仏戦争にフランスは敗退し、経済的・政治的に打撃を受け、フランス経済は一時著しく弱体化した。国土はドイツ軍に占領、破壊され、重要な工業地帯であるアルザスおよびロレーヌ地方の一部を失い、巨額の賠償金を課せられた。またパリ・コミューンによる政治的動揺もあった。

しかしフランスの復興は速く、1873年には賠償金を払い終わり、アルザス・ロレーヌはドイツに奪取されたが、そこからフランスへ移住する工業家もおり、フランスに新しい工業地帯が発展するようになった。その後19世紀末までのフランス経済の発展はかえってめざましいものがあり、フランス資本主義は成熟

表5-2 フランス木綿消費
(1900年=100)

景気循環	指数	景気循環	指数
1833～39年	26	1852～58年	48
1840～51年	36	1859～68年	48

出所：Kuczynski, *op. cit.*, p. 94.

年以後の急速な発展によって1870年にはフランスを追い越していることは注目すべきである。

この時期の経済発展にはナポレオン3世の自由主義的な経済政策もあずかって力があつたように思われる。フランス工業はちょうど19世紀中ごろにはイギ

の段階に入った。石炭および鉄鋼生産は飛躍的に増加し、機械工業やその他の鉄鋼加工部門も大きく発展した。表5-4の示す蒸気機関利用の増加は、フランス工業——とくに大工業（la grande industrie）——の機械化の発展をある程度示している。

ただしフランスでは重工業の発展速度は繊維工業よりも速かったが、しかしなおドイツおよびイギリスよりも経済における繊維工業の重要性は大きかった。

2. 鉄鋼業の新しい発展

この時期のフランス経済の工業化の進展において、もっとも重要な役割を果たしたのは鉄鋼業である。この時代の鉄鋼業は鉄道および機械工業にその原料を供給するとともに、自身の発展を通じて鉄道および大規模機械の利用を促進した。フランスにおいては本格的鉄道建設時代はだいたい1845年ごろから始まる。鉄道の建設は大きな鉄の需要をひき起こした。鉄道時代の初期には国内製鉄業の供給が需要においつかないため、イギリスからトン当たり275フランという高率関税を払ってレールが輸入されたほどである¹⁾。また機械工業も1850年ごろには、輸出入のバランスがとれるほどに発展してきている。

コークス精錬は遂にこの時期において本格的に普及するようになった。全鉄鉄生産に対する旧式の木炭鉄生産の割合は、1850年の57%から、1870年には僅かに8%に減少し、木炭に対する石炭の代置はだいたいにおいて完成された²⁾。1861年に木炭高炉282基、木炭・コークス混合炉77基、コークス高炉113基、合計472基であったのが、1869年にはそれぞれ91基、55基、142基、合計288基と変化している³⁾。

ルヴァンヴィル（Levainville）によると、この代替運動が激しく進行中の

表5-4 フランス工業における
蒸気機関の利用

年	企業数	機械数	馬力数（千馬力）
1840	—	2,591	34
1852	6,543	6,080	76
1860	13,287	14,513	178
1870	22,851	27,088	336
1880	34,063	41,772	544
1890	46,671	58,751	863
1900	57,306	74,636	1,791

出所：Kuczynski, *op. cit.*, p. 120.

1864年当時、操業していた413基の高炉のうち、木炭を使用するものはなお143基を数えたが、しかし生産量からみればその割合は次のようにいっそう少なくなっていた⁴⁾。

コークス銑	87万6,000トン
木炭銑	22万4,000
両者混用銑	11万3,000

コークス高炉が木炭高炉に比してはるかに大型で、ますます大量生産的になっているためである。しかしともかく木炭銑がまだ1864年ごろまでの程度に残存しており、製鉄業が各地の森に分散していたことは注目すべきである。

このような生産技術の進歩に伴って1852～69年に銑鉄の生産は約3倍に増大した。生産費をみると木炭銑1キンタルにつき15フラン70と評価されたのに対し、コークス銑のそれは10フランと評価され、後者がはるかに有利であった⁵⁾。

この時代にはまた錬鉄生産に著しい進歩が見られた。パドル法は広く普及し、パドル鉄生産は1850年代において増加した。

しかしもっとも重要な技術上の進歩は、イギリスでなされた近代的製鋼法の発明によるものであった。すなわちベッセマー（Bessemer）およびシーメンス＝マルタン（Siemens-Martin）法の採用である。

1860年代まではフランスは主として刃物および武器用に少量の鋼を生産するだけであった。例えば1847年には生産は1万3,000トンで、大量の鋼を輸入せねばならない状態であった⁶⁾。また鉄道その他用の錬鉄の生産もなお少なかった。1860年において鋼の生産は3万トン、錬鉄は55万トンという状態であった。このころにイギリスでベッセマー製鋼法が発明されたのである（1856年）。いくつかのフランスの大製鋼工場はこれらの技術を導入して鋼生産を急激に増大させていった。

ベッセマー鋼はパドル鉄やセメンテーションによる鋼よりもはるかに安かった（後者のトン当たり700フランおよび500フランに対して、200フラン）。そのため鋼の消費は、とくにレールの形で、急増した⁷⁾。

フランスにおいて最初にベッセマー転炉を建設したのは、ボルドーの近くの

サン＝スラン・シュル・リスル (St. Seurin sur l'Isle) のジャクソン (Jackson) の工場であった (1858年)⁸⁾。ベッセマー転炉は続いてアセリ (Assailly), アンフィ (Imphy), テールノワール (Terrenoire, St. Etienne), シャティヨン＝コマントリー (Châtillon—Commentry) にある大鉄鋼工場によって採用された。こうして1863年から69年の間にル・クルーゾー, エヤンジュをはじめとする6大会社がベッセマー転炉を設備し, フランスのベッセマー鋼生産量は1,826トンから5万2,400トンに増大した。

さらに1864年になると, ピエール・マルタン (Pierre Martin) とエミール・マルタン (Emile Martin) の兄弟が平炉法を発明した。この製鋼法はウイリアム・シーメンス (William Siemens) によって発明された, 炉に吹きこむ前にガスを加熱する技術を利用したもので, シーメンス＝マルタン (Siemens-Martin) 法と呼ばれている。この製鋼法はル・クルーゾー製鉄工場その他の大工場 (モンリュースン Montluçon, サン＝テチエンヌ, アレ, アヴェイロン等) に導入された。そしてこれらの新しい技術によってつくられた粗鋼は, しだいにパドル鉄にとってかわるようになった。

1869年において鉄生産高は90万4,000トンに達した。その後長い間この数字の付近を上下し, 1882年にはその最高記録である107万3,000トンにまで上ったが, それ以後はたえず減産する。鉄がその顧客を鋼に奪われたのである⁹⁾。

1869年には11万トンのベッセマー鋼が生産され, フランスの鋼, 錬鉄生産総量は, 初めて100万トンに達した。これはイギリスを除くといずれの国よりも多く, 2年後にドイツ帝国を形成した地域よりも多かった¹⁰⁾。

このようにして1860年代のはじめにはトン当たり600フランしていた鋼価格が, 1867年には315フランと約半値に引き下げられた¹¹⁾。

- 1) J. H. Clapham, *Economic Development of France and Germany 1815-1914*, p. 61.
- 2) W. O. Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent*, p. 158.
- 3) H. Sée, *Histoire économique de la France*, p. 297.
- 4) Levainville, *L'Industrie du Fer en France*, p. 63.

- 5) *Ibid.*, pp. 62-63.

Fremdling は木炭から石炭への転換について、関税政策とも関連させながら検討している。Rainer Fremdling, "The French Iron Industry, 1820-1860. The Change from Charcoal to Mineral Fuel based Technology," Michèle Merger et Dominique Barjot dir., *Les Entreprises et leurs réseaux: hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIX^e-XX^e siècles*, 1998, pp. 711-724.

- 6) Sée, *op. cit.*, p. 168.

- 7) *Loc. cit.*

- 8) Henderson, *op. cit.*, p. 159. なお N. Pounds は最初の採用工場はテールノワールである、と言っている (Pounds, *Coal and Steel in Western Europe*, p. 154.)。

- 9) Levainville, *op. cit.*, p. 67. 第1図参照。

- 10) Clapham, *op. cit.*, p. 236.

- 11) *Loc. cit.*

第2節 重工業における企業集中の発達

19世紀半ばまでの鉄鋼企業の集中化については、すでに述べたところであるが、19世紀後半においては、重工業における企業集中はそれまでに例をみない規模で発展し、1870年代以後は独占の大企業および結合組織の形成に至る。そこで本節においては、とくに鉄鋼業における企業集中の法則および形態についての基本的概念を、小島精一教授『鉄鋼業発展史論』に従って検討する¹⁾。

企業集中の根本的法則としては次の二つが考えられる。一つは各要素の組み合わせまたは釣合いに関する法則である。これは各要素が全体として適用される生産規模の大小にはふれず、どのような規模で作業するとしても各要素の組み合わせを適度にすることによって、不適當の場合より能率が上がるということを示すものである。これは各要素釣合いの法則 (Law of proportion of factors) といわれる。

第2には各要素を総合して1個の企業体と考え、大、小さいの規模が有利であるかというに、現代工業の多くにおいては大企業が有利であると考えられ

るのである。これは組織経済の法則（Law of economy in organization）とよばれている。

この二つの法則が現代工業において作用し、およそ次の三つの異なった形態の集中が実現する。

第1には工場単位の大量化である。これは主として精巧な設備、研究室等の科学的施設が極めて高価であって、これを十分完全に利用するには大量生産を行うのを要件とすることと、管理方法が発達した結果、人知を十分發揮させるには、大規模な工場であることを要するためとである。換言すれば、間接費の増大によって直接費を減少させるという現代的経営法の長所を發揮する必要から生じた結果である。

第2には工場兼営の結果である企業合成の大量化である。これは管理能力の發揮が単に大工場の特化を十分行つて、分業の効果を深化するためのみならず、さらに市況の変動を緩和するためでもある。また特殊な場合には原料より精巧品までの全生産過程を縦断的に合成することが、もっとも痛切な技術的必要に基づいていることもある（とくに鉄鋼業）。その他重複運賃の回避、副産物生産の利益、販売上、購買上の利益が考えられる。

第3に、いわゆる結合組織²⁾の利益がある。これは能率上の効果のみからいえば大企業の長所をさらにいっそう拡大せしめるものであるが、他方には過大な組織がうち勝つのに困難な管理上の障害を伴うことになる。しかし独占体としての利益が可能となる場合には、しばしば生産費上の利害を無視しても出現するものである。

19世紀60年代までのフランス重工業における集中の主流は、第1の形態であり、第2の形態もすでにかなりの程度認めることができる。そして1870年代以後になると、第1とともに第2および第3の形態の企業の集中が激しい勢いで展開することになった。その原因はまず前述したような鉄鋼業における新しい生産技術、とくに新しい製鋼法の発明である。そのために19世紀半ばを境として鉄の時代から鋼の時代に移ったと言われているほどであるが、この新しい製鋼法は安価な鋼の大量生産を可能にした。さらにフランス鉄鋼業にとって特別

に重要なのは1878年に発明された塩基性転炉法であって、これがフランスの原料事情に適合して、20世紀にかけてのめざましい集中発展の重要な原因となったのである（詳しくは後述参照）。

次に注目すべきは、この時代における原料事情に基づく鉄鋼業を中心とした縦断的合成の発展の仕方である。そしてヨーロッパ大陸における資源の賦存状態から、この合成は一国内のみならず、国境を越えて盛んに行われるようになったのである。

またフランスではとくに燃料事情が悪いために、エネルギーの有効利用という技術的要求からも工場経営の合成が進んだ。

19世紀後半には国際的規模で、販売競争が激化した。これが結合組織出現の直接的原因なのであるが、フランス鉄鋼業にとっては普仏戦争後、販売市場が切迫した問題となってきた特別の事情があった。そこから商業上の利益を追求した結合組織の発展が起こったのであるが、他方これらの企業集中、ことにコンツェルン（グループ）の形成は、株式会社制度の発達するにしたがって大規模化していくことができたといえる。

競争の激化、企業集中の進行、そしてそこから起こってくる独占体の発達は、イギリス、ドイツ、アメリカという先進工業諸国において時期的に多少のずれはあるが、普遍的に見ることができた。ただしフランスは集中においてはひじょうに立ち遅れており、中小企業の国であるという印象を、今日まで与え続けてきたのであるが、軽工業はさておき、少なくとも重工業に関する限り程度はドイツに劣るといえども、集中化および独占体の発展はやはり1870年代以後の顕著な事象として認められるのである。ただドイツ、イギリス、アメリカがそれぞれの国情の相違するに従って、それぞれ特色のある独占体を発達させたように、フランスの大企業、大結合組織もまた、フランス的特質を備えているのである。

1) 小島精一『鉄鋼業発展史論』有斐閣、1925年、1～7頁。

2) 上掲書、79～81頁参照。

第3節 鉄鋼業の地域的集中

1. 石炭優位期における地域的集中

1840年から1860年にかけて石炭およびコークスを利用する製鉄鋼法の導入によって、炭田に近く存在する製鉄工場の発展は促進され、反対に石炭供給に不利な地域にある工場は衰退するという傾向（炭田優位の型）が現われるようになった。たとえば前者は中部およびノールであり、後者はオート・マルヌ県である。

当時のフランスにおける主な鉄鋼業地帯はロレーヌ、アルザス、ノール、サントル（中部）、およびオート・マルヌであった。このうちこの期間中に鉄鋼業に対して最大の立地牽引を行ったのは中部地方であった。ロワール炭田はこの時期にフランス最大の炭田として脚光をあび、さらに炭田の中に鉄の鉱脈も発見されたために、比較的少量の不足分の鉄鉱石を他の地方から賄うだけで済み、非常に良好な原料賦存状態であった。19世紀中ごろにはサン＝テチエンヌ地方はすでに全フランスの鉄鋼業中心地の中でも最大の規模を有し、技術的にももっとも進んだものとなった。ル・クルーゾー・ブランジー炭田にはル・クルーゾー工場があり、1836年にはシュナイダー兄弟に買収され、その後の大発展によって高級鋼の重要な生産者となった。このほかマシフ・サントラル（中央山塊）の北部および西部にも、炭田に基礎をおいた鉄鋼業が発達した¹⁾。

石炭に強く結びついた鉄鋼業として、もう一つ北部フランスの鉄鋼業がある。ノール県は石炭に恵まれていたが、しかし新しい生産方法への移行は、最初は緩慢であった。当時なおノールは多数の小規模工場を抱えており、それらは森林の中に分散して存在していた。それらは燃料として石炭よりも木材の方をなお容易に入手することができたからである。しかし1850年代になって、彼らはコークス高炉を使用する、より大規模な工場に集中するようになった。こうし

てできたこの地方最大の鉄鋼工場はドナン・アンザン製鉄所(Forges de Denain et d'Anzin) およびモーヴージュ製鉄所(Hauts Fourneaux de Maubeuge)である²⁾。

1860年前後において、フランスにおける銑鉄総生産量の2分の1ないし3分の2は上述の炭田の近くに建設されたこれらの炉から生産された。しかし鉄道網や運河による交通手段の発達によって、炭田から離れた工場でも、木炭から石炭への移行は可能になったのである。たとえばロレーヌがそうで、この地方最大の製鉄業者ド・ヴァンデル家はエヤンジュおよびモワイヨールに工場を所有していたが、その石炭の供給はザールから受けていた。ロレーヌでは1870年には木炭による製鉄はほとんど姿を消した。しかしここでは地元で生産される鉄鉱石が多量の燐分を含んでいるため、当時の精錬法ではまだ燐分を十分に除去することができず、生産される鉄鋼の品質を悪くしたために、これが同地方の発展の障害となった。1860年にはまだロレーヌ地方はフランス銑鉄生産の約12%を生産していたにすぎない。

こうして新しい大量生産的技術の開発により、鉄鋼業は炭坑業と強く結びつくようになり、また大規模化を進めていき、鉄鋼業は炭坑地方、および鉄道または水路により容易に石炭を得られる地方に集中するようになった。しかしこの酸性法(ベッセマー法およびシーメンス=マルタン法)において使用される低燐の鉄鉱石は、フランスにおいてはひじょうに少なく、大きな部分を輸入に依存しなければならなかった(エルバ、仏領北アフリカ、北スペイン、カンバーランド、スウェーデン等の鉄鉱石。いずれも低燐珪素鉱である)。

そのためこの時期以後、高炉は海路輸送されてくる鉄鉱石を考慮して、港のそばに建設される例が見られるようになった。港の付近に建てられたものとしては、たとえばブーローニュ(Boulogne)のそばのマルキーズ(Marquise, 1838~39年建設)、ウトロー(Outreau, 1857年)、カレー(Calais, 1909~1911年)、南仏ではマルセイユの近くのサン=ルイ(Saint-Louis, 1857年)、エタン・ド・ト(Etang de Thau)、ボーケール(Beaucaire、ローヌ河デルタ付近)で、これらは地中海を運ばれてくる鉄鉱石を使用した。スペイン鉱を利用

する工場は西海岸に建設された。トリニャック (Trignac, 1879年), ブカン (Boucan, 1883年), ポイヤック (Pauillac, 1901年) がそれである。

以上は製鉄工場であり, その一部は製鋼工場も持っているものだが, 製鋼工場としてはこれらのほかにバス・アンドル (Basse-Indre), エンネボン (Hennebont), ルフランクク (Leffrinckoucke, ダンケルクの近く) がある。これらは主としてイギリスの輸入鉄を使用する。カーン (Caen) も臨海製鉄所だが, これは地元の鉄鉱石と輸入石炭を使用するものである³⁾。このような港湾付近における鉄鋼工場の建設は第2次大戦以後ふたたび重要視されるようになったが, フランスにおいてはこのようにいくつかの例がすでに19世紀後半に見られるのである。なお内陸の鉄鋼業でも安価な輸送手段が利用できるところでは, これらの輸入鉄石が搬入され, 使用された。例えばサン＝テチエンヌでは, 河川を遡航して運ばれたアルジェリア産の鉄石を大規模に使用していた。

2. 鉄鉱石優位期における地域的集中

ベッセマー法およびシーメンス＝マルタン法が採用されている間は, 東部フランスのミネット鉄はあまり使用されなかった。またミネット鉄の鉄脈の範囲もはっきりとわからないままで, その資源的価値は当時は低く見積もられていた。しかしこのおそらく膨大と思われる含燐鉄石を有効に利用したいというフランス鉄鋼業者の希望は強かったが, フランス人が技術的にこの問題を解決できないうちに, イギリスで1878年にギルクリスト・トーマスが塩基性製鋼法 (トーマス法) を発明したのである。この製鋼法は含燐鉄を使用して鋼を精錬するもので, フランス鉄鋼業が待望していた発明であった。1879年にはすでにこの方法はフランスで採用され, その後10年足らずのうちにロレーヌ地方はフランス鉄鋼の約60%を生産するという大鉄鋼業地帯に発展したのであった。

この時期に大量に使用され始めたミネット (minette, ロレーヌ産褐鉄鉱) は低品位鉄 (鉄分30%前後) であった。石炭生産地に鉄石を運んで熔鉄するやり方はまだとられていたが, しだいに鉄石生産地へ石炭を搬入する方が鉄の生産コストを引き下げることができることが知られるようになった。それは一つに

は鉄鉱石の運賃がひじょうに高くかかること、一つには高炉構造の改良によって燃料消費量の節約が行われつつあったからである。そこでミネットを地元で熔鉱することが有利であると考えられるようになったのである。それ以来フランスにおける新鉄鋼工場の建設は、鉄鉱石鉱床の近辺に大規模に発展したのである（詳しくは次節参照）。

- 1) N. Pounds, "Historical Geography of the Iron and Steel Industry of France," *Annals of the Association of American Geographers*, No. 47.
- 2) René Gendarme, *La Région du Nord*, 1954.
- 3) Levainville, *L'industrie du fer en France*, p. 82. N. Pounds, *Coal and Steel in Western Europe*, p. 155.

第4節 鉄鋼企業における集中の発展

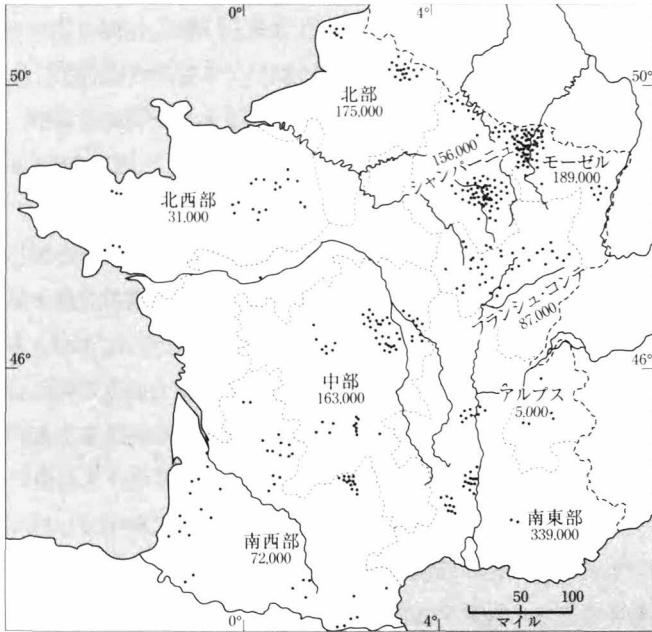
1. 規模の拡大と水平的集中

1848年においては、フランスではまだ一般に真の工場制は例外的なものであった、とクラップム言っている。大規模な工場制はイギリスの模倣であり、人為的存在である、という意見がまだ通用していた。1848年の革命時には、パリの労働者はまだイギリス式の工場労働者ではなく、多分に職人的な性格を残していた。したがって小親方の存在余地は大きかった。家内工業さえもかなり多くなったとはいえ、まだ通例というほどには普及しないという状態であった。

1848年においても、100人以上を雇用する工場は極めてまれであり、ただ鉱山および冶金業に若干の例外があっただけである。しかしこの部門さえ、小経営が極めて多かったから、平均の従業員数は甚だ少なかった¹⁾。

パウンズはその論文に1864年当時の製鉄工場の分布図を掲げているが、その説明に次のように述べている（図5-1参照）。

図5-1 1864年における製鉄工場の分布



注：数字は点線で示した各地域のメートル・トンによる生産高を示す。国境線は1870年現在。

出所：Le Comité des Forges による。N. Pounds, "Historical Geography of the Iron and Steel Industry of France," *Annals of the Association of American Geographers*, No. 47.

「本図に数多く示された炉の大部分は、実際上ひじょうに小規模のものであった。そのなかにはただ冬期、水車を回転させるに足る河水が得られる一時期に限って、稼働するものも少なくなかった。オート・マルヌ、ランシユ・コンテおよびフランス北西部、南西部所在の高炉や精錬所は、主として農村人口の需要する簡単な鉄工具を生産したにすぎない²⁾。」

1860年ごろ、銑鉄、錬鉄および鋼の製造は1,017の独立工場で行われ、それらの工場はフランス90県のうち80県以上に分散していた。高炉の数は400基以上にのぼったが、それらの多くはその平均産出量が2,800トンにすぎない小規模のものであった³⁾。

しかし他方19世紀半ば以後前述のような製鉄鋼技術の発達から、一部鉄鋼会

社の工場設備は急速に巨大化していった。例えば高炉は1865年には高さ16m、鉄日産30ないし35トンに達するものが生まれ、一鉦山技師の記すところによると、「これはまことに前古未曾有の大きさ」であった⁴⁾。ただし当時のウェールズを見れば、この2倍の能力を持つ高炉もあったのであるが。そしてその後高炉の規模拡大はますます顕著となり、1878年にミッシュヴィルの一高炉は高さ20m、1日の出鉄高は120トンに達した。

このような高炉の大型化は、多くの機械設備の完全化をもたらした。カウパーおよびホワイトヒルの加熱炉、ガスの利用、装入の機械化等であるが、この結果設備費は高騰し、生産費は著しく低下し、したがってこのような機械化を行える大企業は、当時まだ存在していた多数の貧弱な資本を持った小企業を駆逐することになった。そしてそれに代わって大資本を擁する少数の優秀工場が発展することになる。

高炉の大型化、新製鋼法による製鋼能力の大規模化に伴って、作業上の種々の改善が行われたが、燃料経済組織の発達はそのもっとも重要なものであった。これは混合企業成立の技術的基礎の一つとなった。新製鋼法実施の初期においては混合会社においても、高炉、製鋼炉、圧延工場はそれぞれ分離していたのであるが、その後燃料経済が注目されるようになり、高炉からは熔銑を転炉へ送り、製鋼炉からは赤熱のまま加熱炉へ送って圧延するという、燃料を節約する迅速作業法が普及していった。また1880年以降高炉ガスおよびコークス窯からの余剰ガス利用組織が確立されるにいたり、ますます混合企業の技術的長所が大きくなった。燃料経済組織がとくに発展したのはドイツおよびベルギーであるが、フランスにおいてもそのエネルギー不足のためにこの問題は真剣に追究された。例えばその代表例はオメクール（Homécourt）工場であった⁵⁾。

1869年当時のフランスの主要鉄鋼業者は、ル・クルーゾーのシュナイダー、ロレーヌ地方のエヤンジュ、モワイヨーヴルおよびスティランゲン＝ヴァンデル（Stieringen-Wendel）のド・ヴァンデル、サン＝テチエンヌ付近のリヴ・ド・ジエのペタン・ゴード（Petin Gaudet）、同地方のテールノワール、アルザスのニーデルブロン（Niederbronn）のディートリッヒである。その他の大

工場が中部のコマントリー（Commentry）およびフルシャンボー、東部のフレサン（Fraisans）、北東部のロンウィ（Longwy）、北部のアンザンおよびドナンにあった。ル・クルーゾーは約1万人、ペタン・ゴードは6,000人、ド・ヴァンデルは7,000人（そのほかに鉄鉱石採掘夫800人、炭坑夫1,400人）を雇用する大工場であった。

第2帝政の終わりごろにおけるシュナイダーおよびド・ヴァンデル両社の生産量は表5-5のとおりである⁶⁾。

表5-5 2大製鉄会社の鉄生産量
(単位：千トン)

	銑鉄	錬鉄
シュナイダー	130	100
ド・ヴァンデル	134	112

出所：Palmade, *Capitalisme et Capitalistes français au XIX^e siècle*, p. 171. より作成。

1875年においてフランス鉄鋼業の経営数は383であったが、1912年には208に著減している。その間鉄鋼生産は約90万トンから490万トンへと5倍以上になった。そのため1工場当たり生産は同期間に2,350トンから2万3,550トンへとほとんど10倍に拡大しているのである⁷⁾。それと同時に鉄鋼生産の地域的集中化も強まり、1875年には銑鉄生産は57県で分散的に行われていたが、1910年代には、銑の5分の4、鋼の4分の3は2県（ムールト・エ・モーゼルおよびノール）で生産されるようになっている。

産業の集中は、とくに1870年以来止むことなく発展していった。重工業において、それは典型的に現われたが、繊維工業等の軽工業においても、ほとんど全く家内労働は後退していった。あらゆる工業分野において生産は増大し、企業数は減少していったが、1882～96年に起こった価格の下落は、集中の推進にさらに貢献することになった。1896年に商務省によって発表された産業調査によると、100工業企業のうち1～4人の労働者を雇用しているものは83、5～50人が13、50以上は4企業であり、この最後のカテゴリーのものが全労働者の5分の2を雇用していた⁸⁾。

2. 原料資源支配による縦断的集中

鉄鋼業は古くからその原料資源と結びついて一種独特の独占的支配を形成していた。鉄鋼業においては原料資源の支配による縦断的集中は独占的大企業、

大結合組織の形成において特別の意味をもっている。

木炭鉄時代に製鉄企業はすでに森林資源および鉄鉱山を所有し、その上に設立されていた⁹⁾。19世紀後半のークス鉄およびベッセマー・トーマス製鋼の時代になると、その大量生産方式のため原料の消費は飛躍的に増加し、原料資源確保の問題は、いっそう重要性を増すことになった。その上、鉄石および石炭資源は一度枯渇すれば補給することができず、また有力な独占が行われれば、競争者はこれに屈服しなければならない性質のものであるため、19世紀末にかけてヨーロッパでは原料資源支配のための激しい闘争が展開されたのである。

さらに原料独占の利益は中間業者の介在の排除によっても得られる。市況変動が強く、また作業連鎖の長い鉄鋼業においては、とくにこの中間業者の介在によって大きな利益を奪われる可能性が大きかった。とくにドイツにおけるように原料供給者間に強いカルテル形成気運が現われた場合、需要者は量的確保および安定した低価格を求めて原料自給を切実に追求せざるをえなかった¹⁰⁾。

フランスにおいては鉄鉱石資源ははじめから鉄鋼企業によって所有され、開発されてきたので、国内資源は早くから大部分が鉄鋼企業の支配下に入った。しかし石炭の場合は事情が異なり、炭坑業の鉄鋼企業への集中は不完全であったといわれている¹¹⁾。

まず鉄鉱石についてみると、全国各地に分散的に存在している小鉄鉱山は、だいたい地元の鉄鋼企業によって所有されているが、例えば石炭製鉄時代になって石炭を基礎として急激に発達してきた北フランスの鉄鋼業は、地元の鉄鉱石が速やかに枯渇したために、鉄石および鉄鉄の確保は重要問題であった。これを解決するために北フランスの諸企業はとくにロレーヌ地方に進出して製鉄工場を建設し、あるいは子会社によってロレーヌの工場を吸収したが、同時に鉄鉱山を買収したり、賃借したりした。ドナン・アンザンはすでに地元の鉄鉱山オーエン（Ohain, 1869年）およびスペインの鉄山ソモロスト（Sommorost, 1876年）を所有していたが、さらにロレーヌのナンシー（Nancy）鉄床のアゾット（Hazotte）、ゴドブランジュ（Godbrange）およびカルヴァン（Clevant）、ブリエ（Briey）鉄床のマラヴィエ（Malavillers）、ノルマンディのコート＝

ルージュ (Côte-Rouge), ラ・フェリエール＝オ＝ゼタン (La Ferrière-aux-Etangs), ミュルヴィル (Murville) を支配している¹²⁾。

中部地方も地元鉱石の消尽のため、銑鉄供給を他の地域、とくにロレーヌに仰ぐようになり、銑鉄を確実、安価に入手するためにすすんでロレーヌに自己の製鉄工場を持つようになったが、それと同時に鉄鉱山をも支配することになった。例えばシュナイダーのル・クルーゾーはドロワトモン (Droitaumont) に、シャティヨン＝コマントリー (Châtillon-Commentry) はヌーヴ＝メゾン (Neuves-Maisons) に、サン＝シャモン (Saint-Chamond) はオメクール (Homécourt) に、それぞれ鉄鉱山および製鉄所を所有した¹³⁾。こうしてとくに19世紀後半に開発が促進されたロレーヌの大鉱山は、地元鉄鋼企業のみでなく、フランスの他の地域の鉄鋼業および後述するようにベルギー、ドイツ等の外国企業によっても大きく支配されるに至った。

鉄鋼企業の所有下にあるもののほかに、専門の鉄鉱山会社によって採掘されている鉱山もあるが、これらの鉱山会社も結局ほとんどが資本参与によって鉄鋼企業と結合している。

またフランスの鉄鉱石貿易の発達とともに、外国の高品位鉱が大量に輸入されるようになるにつれて、外国鉱山のフランス資本による支配も行われるようになり、スペインをはじめ北アフリカ (アルジェリア, モロッコ) などにも進出している。

現代鉄鋼業の資源支配状態については、さらに別の機会に詳述することにする。フランス鉄鋼業による鉄鉱山支配の20世紀初頭における状態は付表1 (本章末) のとおりである。

フランスにおいては炭坑支配は鉄鉱山に対するほど進展しなかった¹⁴⁾。大炭田を有する北部においても、鉄鋼企業は表5-6のような小規模鉱区しか所有することができなかった¹⁵⁾。

フランスのこうした状態はドイツと対照的であった。ドイツでは良質の大規模な石炭資源がルールに集中的に存在し、少数の大企業によって分領された。

表 5-6 鉄鋼企業による炭坑支配

鉄鋼企業	支配炭坑
スネル＝モーブージュ (Senelle-Maubeuge)	ドウシイ (Douchy)
ドナン＝アンザン (Denain-Anzin)	アザンクール (Azincourt)
ド・ヴァンデル (De Wendel)	クレスパン (Crespin), ティヴァンセル (Thivencelles), ラ・クラランス (La Clarence)
シャティヨン＝コマントリー (Châtillon-Commentry)	ドウルジュ (Douges)
H. F. ド・ソーヌ (H. F. de Saulnes)	ドウルジュ

出所：Gendarme, *La Région du Nord*, p. 254.

ここにカルテルの発生する可能性もあったわけで、とくに1890年にコークス組合、1893年にライン・ウェストファリア炭坑組合が確立されると、鉄鋼業にとって原料自給の必要性が痛切に感じられるようになり、混合企業の発達が促進されたのである。

フランスでこの傾向が希薄な原因を、ジャンダルム (Gendarme) は石炭企業が多くは個人企業で個人主義的性格を持っていることに帰し、炭坑業者は自分自身で鉱山設備を建設することを考え、鉄鋼企業と連合することを好まないからである、と述べている¹⁶⁾。しかしこの説明だけでは消極的な理由をあげたに止まっており、それにもかかわらずなぜ鉄鋼企業が炭坑部門に進出しなかったかの説明を欠くので、もう少し進んで考察する必要がある。それにはまずフランスの場合北部を除きひじょうに炭田が分散的、小規模であって、多数の小炭坑が分立しており、連合しにくいこと、したがってドイツにおけるような強力な炭坑カルテルができにくいこと、また、フランス全体として全般的に需給関係が良好で、炭坑企業の力が比較的強いこと、しかも輸入も大量に行われていること、以上のような諸事情から鉄鋼企業がこれを強硬に自己の資本力下に組み入れる政策をとることができにくかったし、またそうせざるをえないような急迫した事態に追いこまれることもなかったと考えられる。

しかしそれにもかかわらず、以上のことからフランス鉄鋼企業が石炭に関し

て価格上ひじょうな不利益を受けざるをえず、また量の確保の必要にも迫られたことは確かであり、そのためにフランス鉄鋼会社は直接自己の炭田を持とうと努力してきたことも明らかである。フランスでは鉄鋼企業の炭田支配はほとんど見られない、という一般的観察にもかかわらず、かなり多くの事例を見いだすことができる。ただし彼らが手に入れることのできた炭田は一般に条件の悪いものだったようである。とくにこの努力をしたのはフランス最大の鉄鋼地帯に発展し（フランス全銑鉄生産の70%近くを占めた）、しかも地元に石炭資源を僅かしか持たないロレーヌの企業であった。例えばド・ヴァンデルは1792年にすでにエヤンジユの付近で探鉱の許可をとり、また同年にル・クルーゾーに大きく参与している。ル・クルーゾーが炭田を所有していたためである。1826年にはプティト＝ロセル（Petite-Rosselle）の炭坑、ヒルシュバツハ（Hirschbach）のコークス工場を買収し、1899年にはノールのクレスピ（Crespin）、ドイツのウェストファリアのハム（Hamm）炭坑を取得した。またベルギーのエク＝ラ＝シャペル（Aix-la-Chapelle）およびカンピーヌ（Campine）炭田にも参与している。1909年においてド・ヴァンデルの支配していた炭田は1万5,000ヘクタールにおよび、年間200万トンの石炭を採掘した¹⁷⁾。他方北部では地元に大炭田があり、石炭を容易に入手できたが、それにもかかわらず需要量が急増しつつあることと、市場における石炭の販売価格が高いことのため、原価で確実に入手する目的で北部の鉄鋼業者にもこの傾向が現われるようになった（例えばドナン・アンザン）。

中部においては彼らは銑鉄生産から、しだいに少量の特殊鋼生産および加工部門へ移行しつつあったので、石炭需要は多くなかったが、炭坑支配例はやはりいくつも見られるのである。例えばル・クルーゾーはモンシャナン（Montchanin）およびドシズ（Decize）鉱区から30万トン、シャティヨン＝コマントリーはサン＝エロワ（Saint-Éloy）、ドワイエ（Doyet）、ラ・プレル（la Presle）およびベズネ（Bézenet）の鉱山から40万トン、アレ製鉄所はトレリ（Tréllys）炭坑から7万5,000トン、コマントリー・フルシャンボーはドカズヴィル、カンパニャック（Campagnac）およびブラサック（Brassac）の炭坑か

ら90万トンを採掘していた¹⁸⁾（第1次大戦前）。

フランス鉄鋼業者は北フランスおよびロレーヌで探鉱の努力も続けた。そのために数社によるコンソルチウムも組織された。探鉱活動は外国でも行われ、ベルギーの新しい炭田、カンピーヌ（Campine）の開発はフランス鉄鋼業者の努力によるところが大きかったのである。例えばベーリングェン（Beeringen）鉱区にはポン＝タ＝ムソン製鉄会社（Sté des H. F. de Pont-à-Mousson）、ノール・エ・エスト製鋼所（Aciéries du Nord et de l'Est）、ミッシュヴィル製鋼所（Aciéries de Mischeville）およびマリヌ・エ・オメクール製鋼所（Aciéries de la Marine et d'Homécourt）が利権を持っており、事実上ベーリングェンの炭坑諸会社はほとんど完全にフランスのこれら諸会社に属している。ランブール＝ムーズ（Limbourg-Meuse）およびジャン（Genk）の炭坑においてもだいたい同様の状態である。下って1912年にミッシュヴィル製鋼所、マリヌ製鋼所およびポン＝タ＝ムソン製鉄会社によってつくられたコンソルチウムは、ベルギー炭の探鉱、開発を目的としたベルギー・サンプル地質鉱山会社（Sté Géologique et Minière de la Sambre belge）という新会社をつくった。

同じく多くの大鉄鋼会社はすでにふれたように外国の炭坑とくにベルギー、ドイツおよびイギリスの炭坑にも参与するようになった。例えばマリヌ、ミッシュヴィル、ポン＝タ＝ムソンはドイツのカロルス・マグヌス（Karolus Magnus）炭坑、バス・ロワールはイギリスのケント（Kent）に参与した。第1次大戦前ベルギーおよびドイツ炭坑に投資されていたフランス資本は、それぞれ約7,000万フランに達したといわれている。外国炭坑に対する進出についてはさらに後述することにする。（付表2参照）

またフランス鉄鋼企業は自身でコークスを製造する試みも長い間続けてきた。例えばドナン・アンザンはすでに1855年に4万トンないし4万5,000トン、第1次大戦直前には14万5,000トンを生産している。ロンウィ製鋼（Aciéries de Longwy）、スネル＝モーブージュ製錬会社（Sté Métallurgique de Senelle-Maubeuge）、MM. マルク・ラティ社（MM. Marc Raty et Cie）およびMM. ド・サンティニオン社（MM. de Saintignon et Cie）は、連合してガン（Gand）

からテルネーゼン（Terneuzen）までの運河のほとりにある，海から近いスリュイスキル（Sluiskil）の大コークス工場を建設した。この会社が，ゼーラント・コークス協同組合（Association Coopérative Zélandaise de Carbonisation）である。石炭はイギリスから供給されるものを用い，1914年以降のコークス生産は年間30万トンであった。

しかし炭坑会社におけるコークス工場の設備の発展は，一般にこの動きを抑圧した。第2次大戦前には北部ではオビー（Auby，東部グループに属しているロレーヌ・ド・カルボニザシオン Lorraine de Carbonisation の工場），イスベルグ（Isbergues），ルフランクク（Leffrincoque），ウトロー（Outreau）以外に，鉄鋼企業のコークス工場はなかった。そしてこの最後の二つも外国炭によって生産しているものであった。

フランス鉄鋼業にとって，石炭資源に恵まれないことは依然として大きな負担であった。そして第2次大戦後，炭坑はほとんど全部国有化されたので，ここに完全に鉄鋼業と炭坑業とは分離されたのである。

なお縦断的結合という場合，下部の原料部門のみならず，上部の加工・機械部門についても検討する必要がある。フランス鉄鋼企業には古くから加工・機械部門まで含むものが多かった。その顕著な例は中部地方，とくにル・クルーズである。また製鉄鋼までの段階に専門化する傾向の強い東部においても，マルタン・ド・ヴァンデルのように金融的にシャルルヴィル（Charleville）やモーン（Mohon）の兵器産業を支配するというような例もある。

こうした原料から加工部門までの縦断的結合体の発達，各生産段階における水平的集中＝カルテルの発達を妨げるという説があるにもかかわらず，事実上は反対で，フランスにおいても1870年代以降カルテルの発展をみるのであるが，この点について，および機械部門との縦断的結合関係の発達については，さらに次章以降に譲ることにする。

鉄鋼業にとって原料資源の確保は死活問題といってよいほどの重要性を持っていたので，以上に述べてきたように鉄鋼企業によるそのためのさまざまな苦心の対応の結果が多様で複雑な資源の支配構造を生み出した。原料資源の国際

的依存関係と一国内のみならず国境をも越えた資源の支配活動の展開が、第2次大戦後に出現した ECSC（欧州石炭鉄鋼共同体）形成の重要な要因の一つであると考えているので¹⁹⁾、本書においても石炭と鉄鉱石をめぐる資源問題については強い関心をもって考察してきた。

この原料問題に関して清水貞俊氏は拙稿「欧州石炭鉄鋼共同体」²⁰⁾に関連して、ECSCの形成において石炭と鉄鉱石という原料が経済統合に対して持っているといわれる意義についてはこれを認められないという趣旨の論を展開しておられるので²¹⁾、ここで少しくこの問題にふれておきたい。清水氏は主としてECSC設立以後の原料事情を考察しつつ上記の主張をされているが、確かに1950年代末から60年代にかけて欧州の原料事情は急速な変化をみせた。この問題については私も拙著『欧州鉄鋼業の集中と独占』においてすでに検討しているところである²²⁾。しかしECSCの設立が模索されていたのは、戦争直後の1940年代後半であり、この時期はいろいろな意味でまだ大戦前の時代の連続であったと考えられる。原料問題も同様であった。本章で検討の対象としている19世紀後半から20世紀前半にかけての時代においては世界的にみても資源の政治的、軍事的分割、独占的支配が広く行われていた。国際的自由市場が成立して、原料が自由に貿易され、いつでも必要量を確実に安価に入手できるようになったのは戦後もしばらく経ってからのことである。終戦直後の欧州大陸では資源が国境線によって分割されていることが、引き続き重要な問題と考えられていた。

欧州統合の父と呼ばれるフランスのジャン・モネは、すでに終戦直後にECSCに近い共同体構想を抱いていたが、モネはその回想録で次のように述べている²³⁾。

「フランスとドイツの共同の資源は石炭と鉄鋼に依存していたが、これとて歴史的国境線によって人工的に不平等に分割されていた。そしてやがては貿易障害ともなり対決の危険性をはらむ国境線へと発展していった。仏独両国民とも資源の全面的所有、すなわち全領土の支配のないかぎり安全性の確約はない、と感じていた。……石炭と鉄鋼は、経済力のカギであると同時に、

戦争の武器工場の要でもあった。この二つの力は、いまでこそ忘れかけているものの、当時としては、現在の核の力にも匹敵されるものであった。そしてこの二つの力を国境を越えて凍結することは、不吉な威信を取り除くことであり、逆に平和への保証を与えることにもなったのである。」

モネは石炭鉄鋼業の経済的重要性と同時に、ここではとくにその政治的、軍事的側面をも強調している。

本章では19世紀後半における企業の原料支配について検討したが、さらに20世紀に入って展開されたフランス鉄鋼業者のルールを中心としたドイツ炭坑への関わり、ドイツ鉄鋼業者のフランスのみならずアルジェリアやモロッコまで含めた外国鉄鉱山支配のための国際的活動については、例えばポワドヴァン(Poidevin)の著書に詳しい²⁴⁾。また ECSC の物質的基礎としての資源問題については、前掲拙稿「欧州石炭鉄鋼共同体」は紙数の関係上簡単に述べているので、さらに詳しくは『欧州鉄鋼業の集中と独占』を参照されたい²⁵⁾。

ECSC の成立が原料資源に関して国境障壁を取り払った結果いかなる好影響をもたらしたかという問題も、同じく前掲拙著において検討しているところである²⁶⁾。共同市場の設立によって外貨制限、関税、輸出入割り当て、輸出課徴金等が撤廃され、同時に価格および運賃の国籍による差別待遇が廃止されたことが、鉄鋼品ばかりでなく、原料の域内取引の大規模な拡大をもたらしたのである。原料をめぐる国家的制約のなかには外国資源の確保に関するもののみならず、自国資源の国外流出を防ぎ、あるいは隣国の競争から自国資源を守るためのさまざまな政策もあった。例えばフランス政府は鉄鉱石の輸出制限を行っていたのであるが、しかし共同体設立によってこれらの政策も撤廃された。ドイツの石炭に関しても事情は同様であった。このような国家的制限が撤廃され、共同体内の原料および製品の国際的移動が自由化された結果、商品は1953年以前と比べてはるかに合理的な方向に動くようになり、新しい域内貿易が起こったのである。

1) Clapham, *op. cit.*, pp. 70-71.

- 2) Pounds, "Historical Geography of the Iron and Steel Industry of France," *Annals of the Association of American Geographers*, No. 47.
- 3) Pounds, *ibid.*
- 4) Levainville, *op. cit.*, p. 64.
- 5) P. de Rousiers, *Les Grandes Industries modernes*, Tome II, pp. 104-105.
- 6) Guy P. Palmade, *Capitalisme et Capitalistes français au XIX^e siècle*, 1961, p. 171.
- 7) Tribot-Laspière, *L'Industrie de l'Acier en France*, 1916, p. 249.
- 8) H. Sée, *Histoire économique de la France*, p. 305.
- 9) 第1章参照。
- 10) 鉄鋼業における混合企業の発達を促した特殊な原因としての原料資源の独占的傾向については、小島精一『鉄鋼業発展史論』180～185頁。
- 11) たとえば Levainville, *op. cit.*, p. 94, R. Gendarme, *La Région du Nord*, pp. 253-254.
- 12) Gendarme, *La Région du Nord*, p. 253. Tribot-Laspière, *op. cit.*, pp. 250-251.
- 13) Levainville, *op. cit.*, p. 84.
- 14) 石炭支配については拙稿「西欧国際重工業コンツェルンの発展——ルール重工業をめぐる支配権争奪戦——(1)(2)」(『政経月誌』No. 47, No. 48, 1957年)参照。
- 15) Gendarme, *op. cit.*, p. 254.
- 16) *Ibid.*, p. 253.
- 17) Levainville, *op. cit.*, pp. 106-107.
- 18) Tribot-Laspière, *op. cit.*, pp. 221-222.
- 19) 島田悦子『欧州鉄鋼業の集中と独占』新評論, 1970年, 同増補版, 1982年, 第2章第1節1. 歴史的背景, 2. 欧州石炭鉄鋼共同体の物質的基礎, 48-53頁参照。
- 20) 島田悦子「欧州石炭鉄鋼共同体」大西健夫・岸上慎太郎編『EU 統合の系譜』早稲田大学出版部, 1995年, 所収。
- 21) 清水貞俊『欧州統合への道——EC から EU へ——』ミネルヴァ書房, 1998年, 75-87頁。なお論点は原料資源以外にもあるが、ここではこの問題に限定して検討する。このあとの第10章までを含めて本書の原料資源に関する記述が氏への答になればと思っている。
- 22) 前掲拙著『欧州鉄鋼業の集中と独占』第6章第2節「ヨーロッパ鉄鋼業の原料問題」, 216-230頁。
- 23) ジャン・モネ『EC メモワール』1976年, 黒木寿時編訳, 1985年, 59頁。
- 24) Raymon Poidevin, *Les Relations économiques et financières entre la France et l'Alle-*

magne de 1898 à 1914, Paris, 1998, pp. 224-238.

- 25) 拙著『欧州鉄鋼業の集中と独占』48-53頁。
- 26) 島田前掲書，70-77頁。

付表1 フランス鉄鋼企業による鉄鉱山支配

企 業	所 有 鉱 区	参 与
SCHNEIDER ET. Cie	Droitaumont, Briey (Meurthe-et-Moselle). Chalencey, Mazenay et Châncey (Saône-et-Loire). <i>Le minerai vient aussi d'Espagne et des Pyrénées.</i>	Mines de fer la Mance. Compagnie Marocaine.
MARINE ET HOMÉCOURT	Homécourt (Meurthe-et-Moselle).	Andernay-Chevillon (fourniture annuelle de 600 000 tonnes par an et par siège). Héras-Santander, Franco-Marocaine.
LONGWY	Mont-Saint-Martin, Herse- range, Moulaine, Tucque- gnieux-Bettainvillers (Me- urthe-et-Moselle).	Hussigny. Godbrange, Tier- celet, Valleroy. Héras-Santander (Espagne) Franco-Marocaine.
CHATILLON- COMMENTRY NEUVES-MAISONS	Maron Val-de-fer, Fonds de Monvaux, Côte de Sion, Liverdun, Croisette-Liver- dun, Labry, Marie-Chanois (Meurthe-et-Moselle).	Giraumont, La Mourière, Bellefontaine. Chaillac (Indre).
ACIÉRIES DU NORD ET DE L'EST	Chavigny-Vandoeuvre, La- vaux, Pienne (Meurthe-et- Moselle).	Héras-Santander (Espagne) Franco-Marocaine. Intérêts dans la concession de Larchamp (Orne).
COMMENTRY- FOURCHAMBAULT- DECAZEVILLE	Solsac et Mondalazac, Kay- mar, Aubin, Montbazens, Venzac, Tripaloux et Fraux, Muret (Aveyron).	Joudreville. Société civile de Batère (Pyré- nées-Orientales) exploitant les concessions de Batère et Las Indis. Chaillac (Indre).

MICHEVILLE	Micheville, Bréhain, Génauville, Bazonville, Landres, Haute-Laye (Meurthe-et-Moselle).	Sexey, Amermont-Dommary, la Haute-Lay, le Bois de Flavémont (Meurthe-et-Moselle). Héras-Santander (Espagne), Franco-Marocaine.
ACIÉRIES DE FRANCE	Abbéville (Meurthe-et-Moselle). Halouze (Orne).	Giraumont (M.-et-M.). Intérêts dans les mines d'Ossès et Banca (Pyrénées-Orientales).
BASSE-LOIRE	Grande-Rimont (Meurthe-et-Moselle).	Société des Mines de Segré (Maine-et-Loire).
SENELLE-MAUBEUGE	Bertrameix (Meurthe-et-Moselle).	Godbrange, Tiercelet, Côte-Rouge, Jarny, Murville (Meurthe-et-Moselle). Héras-Santander, Franco-Marocaine.
POMPEY	Lay-Saint-Christophe, Le Montet, Ludres, Faulx, Fleury (Meurthe-et-Moselle).	La Mourière, Giraumont (Meurthe-et-Moselle).
DENAIN-ANZIN	Hazotte, Clévant, Champigneulles, Fontaine-des-Roches, Malavillers (Meurthe-et-Moselle). La Ferrière-aux-Étangs (Orne).	Godbrange, Tiercelet, Côte-Rouge (Meurthe-et-Moselle). Sommarostro (Espagne). Héras-Santander. Franco-Marocaine.
AUBRIVES-VILLERUPT	Villerupt, Crusnes (Meurthe-et-Moselle). Butte (Allemagne).	//
PONT-A-MOUSSON	Auboué, Moineville, Belleville, Custines, Grande-Goutte, Mairy, Malzéville, Marbach, Vieux-Château (Meurthe-et-Moselle).	Héras-Santander, Franco-Marocaine.

FORGES D'ALAIS	Alais, Tréllys (Gard). Amodiation des mines de Filols (Pyrénées-Orientales), Casteil (Pyrénées-Orientales).	Héras-Santander, Franco-Marocaine. Mines de Riols (Pyrénées-Orientales).
MONTATAIRE	Frouard, Bouxières-aux-Dames, Chavenois, Leyr, Pompey (Meurthe-et-Moselle).	Sommorostro (Espagne).
ARIÈGE	Dans l'Ariège, l'Aude, les Pyrénées-Orientales.	"
PROVIDENCE	Lexy, Brainville (Meurthe-et-Moselle).	Hussigny, Tiercelet, Godbrange (Meurthe-et-Moselle). Amermont-Dommary (Meurthe-et-Moselle). Ottange II (Lorraine annexée).
ESPÉRANCE	"	Saint-Pierremont. Sexey.
RATY ET Cie. A SAULNES	Longlaville, Sancy (Meurthe-et-Moselle).	Godbrange, Tiercelet, Saulnes. Héras-Santander, Franco-Marocaine.
LORRAINE INDUSRIELLE	Cosnes, Haye, Malleloy, Milery (Meurthe-et-Moselle), Redange (Lorraine annexée).	Tiercelet. Prince-Henri (Luxembourg).
ACIÉRIES DE FIRMINY	"	Mercy-le-Haut. Mines de la Têt (Pyrénées-Orientales).

PARIS-OUTREAU	„	Audun-le-Roman (Meurthe-et-Moselle). Mine de Goa (avec Mokta-el-Hadid).
LA CHIERS	Senelle, Mont-du-Chat, Beuvillers (Meurthe-et-Moselle). Differdange, Lamadelaine (Luxembourg).	Tiercelet, Joudreville, Bellevue (Meurthe-et-Moselle).
GORCY	Coulmy, Romain (Meurthe-et-Moselle). Tittelberg (Luxembourg).	Moutiers (Meurthe-et-Moselle).
DE SAINTIGNON	Rehon, Méxy (Meurthe-et-Moselle).	Saulnes, Godbrange, Tiercelet-Amermont (Meurthe-et-Moselle). Héras-Santander, Franco-Marocaine.
DE WENDEL	Mance, Joeuf, Hatrize, Bois-d'Avril (Meurthe-et-Moselle). Moyeuvre, Hayange, Hermann, Ferdinand, Georg, Elisabeth et d'autres mines en Lorraine annexée.	Errouville (Meurthe-et-Moselle). Héras-Santander, Franco-Marocaine.
CAPITAIN-GÉNY	„	Amermont (Meurthe-et-Moselle).
MAXÉVILLE	Boudonville, Avant-Garde, Amance (Meurthe-et-Moselle).	Amermont. Pompey (amodiée).
VILLERUPT LAVAL-DIEU	Fillières (Meurthe-et-Moselle).	Tiercelet.

出所：Tribot Laspière, *Industrie de l'acier en France*, Paris, 1916, pp. 278-285.

付表2 フランス鉄鋼企業による石炭・コークス支配

企 業	鉱 区	参 与
SCHNEIDER ET Cie	Le Creusot, Montchanin, Longpendu(Saône-et-Loire). Decize (Nièvre).	Winterslag (Campine).
MARINE ET HOMÉCOURT	Unieux et Fraisse (Loire).	Ablain-Saint-Nazaire, Fresni- court. Gouy--Servins (Pas- de-Calais). Beeringen (Campine), Caro- lus-Magnus (Allemagne).
LONGWY	〃	Coopérative Zélandaise de carbonisation (coke). Société Lorraine de carboni- sation (coke). Charbonnage de Karl-Alexan- der (Allemagne). Ablain-Saint-Nazaire, Fresni- court, Gouy-Servins (Pas- de-Calais).
CHATILLON- COMMENTRY NEUVES-MAISONS	La Roche et la Vernade, Saint- Éloy (Puy-de-Dôme). Les Ferrières, les Bioles et le Marais; Fins et Noyant; Doyet et la Souche; Bézenet et Ouche-Bézenet(Allier).	Vimy-Fresnois (Pas-de-Ca- lais).
ACIÉRIES DU NORD ET DE L'EST	〃	Ablain-Saint-Nazaire, Fresni- court, Gouy-Servins (Pas- de-Calais). Beeringen, Limbourg-Meuse (Campine).
COMMENTRY- FOURCHAMBAULT- DECAZEVILLE	Commentry, Montvicq(Allier), Brassac, Celle et Combelle (Puy-de-Dôme): Decazeville et Campagnac(Decazeville, Rulhe Négrin, Lavergne, Morel.)(Aveyron).	〃

MICHEVILLE	"	Beeringen, Limbourg-Meuse (Campine). Carolus-Magnus, Frédéric-Henri (Prusse rhénane). Gouy-Servins, Vimy-Fresnoy, Ablain-Saint-Nazaire, Fresnicourt (Pas-de-Calais).
ACIÉRIES DE FRANCE	Cransac, Combes, les Issards (Mines d'Aubin, Aveyron).	Vimy-Fresnois (Pas-de-Calais).
BASSE-LOIRE	Charbonnages de Faymoreau (Vendée).	"
SENELLE-MAUBEUGE	"	Coopérative Zélandaise de carbonisation (coke). Société Lorraine de carbonisation (coke).
POMPEY	"	Beugin (Pas-de-Calais).
DENAIN-ANZIN	Azincourt (Nord).	Ablain-Saint-Nazaire, Fresnicourt, Gouy-Servins (Pas-de-Calais).
AUBRIVES-VILLERUPT	"	"
PONT-A-MOUSSON	"	Vimy-Fresnoy, Gouy-Servins, Ablain-Saint-Nazaire, Fresnicourt (Pas-de-Calais). Beeringen, Limbourg-Meuse. Carolus-Magnus, Frédéric-Henri (Prusse rhénane).

FORGES D'ALAIS	Tréllys et Palmesalade(Gard).	//
ARIÈGE	Bouquiès et Latapie, Saint-Santin (Aveyron).	//
PROVIDENCE	//	Association Métallurgique pour la fabrication du coke, à Villebroeck. Société Lorraine de carbonisation (coke). Coopérative Zélandaise de carbonisation (coke).
RATY ET Cie, A SAULNES	//	Coopérative Zélandaise de carbonisation (coke). Société Lorraine de carbonisation (coke). Ablain-Saint-Nazaire, Fresnicourt, Gouy-Servins (Pas-de-Calais).
GORCY	//	Fresnicourt (Pas-de-Calais). Charbonnages du Fief de Lambrechies (Belgique).
DE SAINTIGNON	//	Vimy-Fresnoy, Gouy-Servins, Ablain-Saint-Nazaire, Fresnicourt (Pas-de-Calais). Coopérative zélandaise de carbonisation (coke). Société lorraine de carbonisation (coke).
DE WENDEL	//	Mines de houille en Westphalie et dans la Sarre (Petite Rosselle). Fresnicourt (Pas-de-Calais).

出所は付表1に同じ。

第6章 フランス金融資本の形成

——第2帝政期を中心とした鉄道、重工業、銀行の発展——

はじめに

フランスの産業革命は、1830年ごろから急速な発展を示し始めるが、その中で最も大規模な資本集中を実現したのは鉄道事業であった。関連産業である重工業も同時に発達し、新しい資本主義的大企業が出現し始めた。7月王政期にはこのような新しい大資本の発展の要請に応える金融機関の活動も惹起され、ここにすでに産業資本主義の初期段階において産業資本と銀行資本との一種の混合体が形成された。

ルイ・ナポレオンの時代は政治的、社会的安定が回復され、フランス経済に対する積極的発展政策がかなり巧妙にとられたこともあって、フランス資本主義はそれまでに経験したことのない急速な拡大を遂げるようになった。その経済的繁栄の中で最も重要な部門の一つを占めたのは、この時代においてもなお鉄道であったが、鉄鋼業、炭坑業、機械工業等の重工業部門も新しい技術上の変革を伴いながら、近代的大企業への集中運動を進行させた。また金融面においては、1850年代より新しい型の近代的大銀行の創設が始まる。

これら産業・金融両分野における大資本は、前の時期に形成された性格を引き継ぎながら、新しい時代の要請に対応するための変化を示していくのである。

第1節 鉄道の発展

1. ルイ・ナポレオンの鉄道政策

1840年代に最初の鉄道建設ブームが起ったが、いったん沈滞した後1850年代になるとフランス鉄道建設史上初めての大規模な活動の盛り上がりが見られることになる。1840年代のブームは1847年に不況が起ることによって終わりを告げ、鉄道経営も困難に陥った。それまでの鉄道株の激しい投機が事態をいっそう深刻にした。1848年の革命の混乱によって、鉄道はさらに大きな打撃を受けた。第2共和政の最初の数カ月は、国有化の恐怖から鉄道建設は停止した。またストライキや不景気のために輸送量が減少したので、鉄道会社の金融状態はさらに悪化した¹⁾。

しかしルイ・ナポレオンが大統領になると、景気は回復していき、また政府の鉄道に対する援助政策も再開されることによって、鉄道建設活動も再び活発化することになる。当時フランスの鉄道発展状況は、近隣諸国と比較して甚だ立ち遅れており、いっそうの拡大の必要性が政府によって痛感されたのである。政府は新しい産業秩序を作り出すさまざまな野心的計画を作成し、実行していくが、鉄道発展計画はその重要な一部となった。

1852年においてなお経済活動の回復はかんばしくなく、鉄道建設活動はひじょうに緩慢であり、また路線に対する独立会社の数が多すぎて効率的な運営がなされえない状態であった。ナポレオン3世は鉄道建設促進のために、新たな援助政策をとることによって、沈滞の状況を打破することを意図した。その主なものは経営効率化のための既存路線の統合、新会社に対する長期のコンセション（Concessions, 最大限99年の営業免許）の供与、鉄道証券に対する利子の保証等である²⁾。

以上に加えて経済全般が回復、安定化したこともあり、鉄道建設に再び国内

外から多くの資金が集まるようになった。こうしてヴェルサイユ〜レンヌ（Versailles—Rennes）間、リヨン〜アヴィニョン間、パリ〜リヨン間、パリ〜ストラスブール間等の重要路線が建設されるようになる。例えば東部鉄道（パリ〜ストラスブール、1852年認可）の建設においては、資金の半分を国家が負担したのであるが、この線はミュールーズの木綿工業を首都に結びつけることによって、同地方の木綿工業に大きな利益をもたらした。彼らは大消費地と結合され、またル・アーヴルから原料をより速く、より安価に入手することができるようになったのである。

新線の建設と同時に、この時期の注目すべき新しい発展は少数大規模鉄道への集中化であった。それまでは認可路線ごとに鉄道会社の設立が行われたため、多数の小規模会社によって経営されていた。国家は独占の発展を恐れて、鉄道の統合を禁止していたのであるが、その政策を変更して路線の統合を援助するようになった。こうして1852年から57年の間に、全国の約半分の路線を営業する約30社が次の6大会社に統合された。

- (1) 北部鉄道
- (2) 東部鉄道
- (3) 西部鉄道
- (4) パリ〜オルレアン〜ボルドー線（略称 P.O. 鉄道会社）
- (5) パリ〜リヨン〜地中海（Paris—Lyon—Méditerranée）線（略称 P.-L.-M. 社）
- (6) ミディ（Midi）線（ミディ社）

1853年にはこれらのはかに7番目の大鉄道、グラン・セントラル（Grand Central）の設立が認可された。しかしこの鉄道会社は1857年に行き詰まり、解散に追いこまれて、P.O. と P.-L.-M. とに分割、吸収されることになる³⁾（後述参照）。

この時期の集中運動によってフランスの鉄道網は英、独、米よりもいっそう統一されたものとなり、各大鉄道はそれぞれの地域を分担して支配し、地域独占化した。しかし高能率を追求して大規模経営を実現したのであるが、逆にこ

の独占化から出てきたデメリットも指摘されている。すなわち競争がなくなったために低運賃、高能率で輸送を確保するという必要性を企業がむしろ感じなくなったことである。また大鉄道会社は有利でない支線を建設しないので、国家が一部の支線を建設、運営せねばならなかった⁴⁾。

そのため1864年以後は、政府は比較的大きな鉄道会社が営業を拒否するような路線を小会社に許可するようになった。1865年以後の支線に関する法律は県知事にコンセションを与える権限を許可した。こうして1860年代後半以降は小鉄道会社が地方名士を中心として建設されるようになった。彼らは大会社からの独立を望む者達であったが、中には各種企業家や、新市場開拓に熱心な建設業者による投機も含まれていた。

2. 新鉄道法とその影響

1857年後半に始まった不況によって鉄道は再び収益を低下させた。純収入は1855年の路線1 km当たり3万861フランから1858年には2万3,587フランに低下したといわれる⁵⁾。再び投資家の信用は失われ、一部の鉄道では拡張のための資金が得られなくなった。政府は鉄道網の完成を遅延できないものと考え、1858年に6大会社とコンセションの条件を改善する協定を締結した。この新協定は⁶⁾のちに1859年の新鉄道法になる。この協定は、1857年以前と以後とに与えられたコンセションによって、「旧」、「新」鉄道の区別を設け、「旧」鉄道については1857年度の率に配当を大体安定化することを目指し、逆にkm当たり2万7,000フランの平均収入を越える部分は政府へ払い込まれるべきものとされ、政府の利子、償却費補償の補填分とされた。但し実際に「旧」路線から規定以上の収益をあげることができたのは、北部鉄道とP.-L.-M.のみであったが⁷⁾。これに対し「新」鉄道に関しては国家が利子と償却費（合計4.65%）を保証した。1859年2月1日現在、「旧」鉄道の延長距離は7,540km、「新」鉄道は8,578km、合計1万6,118km（建設中のものを含む）であった。

1860年代において第2帝政政府は大量の金融援助を、とくにそれなしには建設しえないような路線に与えた。あるものは採算的に不利で民間資本が乗り出

さないもの、あるものは公共的性格が強く、とくに軍隊の利用を目的としたもの、またあるものは地方的利益のための鉄道であった。

1859年の鉄道法以後、鉄道建設および営業中の距離は著しく拡大した。すなわち1859年の1万6,118km（うち8,567kmが営業中）から、1865年には2万1,212km、1870年には2万4,429km（うち1万7,440kmが営業中、残りの6,989kmが建設中）に延長された。

鉄道営業距離を国際的に比較すると表6-1のとおりである。19世紀後半におけるフランスの発展ぶりは、ドイツには及ばないとしても、イギリスよりも遙かに拡大の速度がはやく、1900年においてはイギリスを追い越している。

フランスの鉄道政策は近隣諸国のそれと異なっている。例えばベルギーや一部のドイツ領邦では国有鉄道の形態をとっている。それらは一部は国家により建設され、運営されてきたものであり、一部は民間資本によって建設され、国家に移管されたものである。他方プロシアやザクセン等ではいくつかの重要な路線が株式会社により建設、運営された。しかしフランスではごく初期を除き、ほとんど最初から建設と経営は、政府と民間の協働でなされたのである⁸⁾。民間企業の経営は一応株式会社によって担当されたが、それらの会社には国家が重大な金融関係をもっていた。国家は一般に下部構造に対してその費用を負担していたが、時には株式の買収、利子の保証、補助金や貸付金の供与を通じていっそうの金融的援助を与えた。また土木局は一部の路線を直接建設し、あるいは建設を援助した。その結果、1860年には6大鉄道会社はすでに半分公的な性格の企業になっていたといえる。但し国有鉄道が株式会社によって経営されるものと並んで設立されるようになったのは、第3共和政になってからである。

表6-1 鉄道営業距離数

(単位:マイル)

	1840年	1870年	1900年
世界	4,800	130,400	491,000
ヨーロッパ	1,900	65,200	176,000
イギリス	1,500	15,500	21,900
フランス	300	9,700	23,800
ドイツ	—	12,300	31,700
オーストリア	—	3,800	11,900
ロシア	—	6,700	32,600
イタリア	—	3,800	9,700

出所: Sidney Pollard, *European Economic Integration 1815-1970*, p. 46.

- 1) 1848年まで、イギリスからはフランスの民間投資とはほぼ同量の資本がフランスの鉄道に投下されていた。しかし1848年の革命と海外投資の増大が、イギリスの資本を英帝国とアメリカの鉄道に向かわせた。またフランス人自身も自国の鉄道建設よりもむしろ外国への拡大に熱中するようになった。Cf. R. E. Cameron, *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914*, 1961, p. 145. Sidney Pollard, *European Economic Integration 1815-1970*, 1974, p. 63.
- 2) 鉄道建設の誘因は他の産業部門と同じく利潤獲得の可能性であるが、利潤の大きさを決定する要因の一つが免許期間の長さである。すなわちコンセシオンは資本支出が少なくとも回収されることのできる以上の期間でなければならない。7月王政は予期される収入の大きさによって、免許期間の長さを制限することを試みた。そのため政府によって与えられるコンセシオンは極端な場合は12年（モンペリエ～ニーム Montpellier—Nimes 間, 1844年）というように短くなった。1842～46年の期間に与えられた営業免許の平均の長さは僅かに46年である。このような免許期間の短かさが、この時期の投資水準を抑制した一つの原因であったと考えられる。1851年以後は標準の長さは99年になった。このような延長は第2帝政期の鉄道の発展を著しく刺激することになった。Cf. François Caron, "French Railroad Investment, 1850-1914," in Rondo Cameron, ed., *Essays in French Economic History*, 1970.
 なお免許期間が切れれば、全資産は国家の所有に移ることになっていた。
- 3) 6大鉄道会社の資本および認可条件に関しては、Doukas, *The French Railroad and the State*, 1945, p. 30, 参照。
- 4) L. C. A. Knowles, *Economic Development in the Nineteenth Century*, London, 1932, p. 213.
- 5) W. O. Henderson, *The Industrial Revolution on the Continent 1800-1914*, London, 1961, p. 139.
- 6) Franqueville Conventions と呼ばれた。Cf. J. H. Clapham, *Economic Development of France and Germany 1815-1914*, London, 1923, p. 148.
- 7) Henderson, *op. cit.*, p. 139. Doukas, *op. cit.*, p. 35.
- 8) 第4章参照。

第2節 近代的鉄鋼業の発展と集中

1. 大需要産業としての鉄道の影響

第2帝政期まで鉄道は鉄鋼のもっとも大規模な需要産業であったため、この時期の鉄道建設の急激な発展は当然鉄鋼業に大きな刺激を与えた。鉄道資材の重要な一部であるレールの生産は、1850年から70年の間に10倍近く増加した。またレール生産の鉄鋼生産に対する比率はしだいに重要性を増大させていき、1870年には鉄鋼生産の約2割近くの量に達している（表6-2）。

前述のように鉄鋼業はこの時期に著しい発展を示した。それは技術的発達を伴って起こったのであるが、その第1は燃料の木炭から石炭への転換の進展であった（表6-3参照）。この時期にようやくコークス銑が木炭銑にほぼとって代わるようになった。1830年には86%の鉄が木炭によって精錬されており、1840年においてもなお79%が木炭銑であった。しかしその後の低落は急速で、1860年には35%、1870年には僅か8%にまで下落した¹⁾。なお1880年には3%、1890年には1%以下になり、ほとんど消滅した。また錬鉄生産においても著しい技術的進歩があった。パドル法がひじょうに普及してきて、パドル鉄の生産が1850年代に著しく増加し、木炭錬鉄にとって代わるようになったのである。木炭錬鉄の生産は1840年の10万3,000トンから1860年には9万6,000トンに減少しているのに対し、石炭錬鉄は1840年の13万4,000トンから1860年には43万6,000トンへと3倍以上の著増を示し、錬鉄生産全体に占める石炭錬鉄の比率は1860年において81.9%に上っている。さらに1870年には、その比率は93%に増大した²⁾。

鋼生産は、ベッセマー法およびシーメンス・マルタン法という画期的製法が発明され、一部の大工場に導入されることにより、さらに飛躍的に増大した。ベッセマー転炉は1863～67年にル・クルーズー、エヤンジュ等フランスの6大

表 6-2 鉄鋼生産と鉄道建設

年	銑鉄 (千トン)	鋼鉄 (千トン)	軌条 (千トン)	鉄道新設 (km)
1840	348	8		197
1848	472	7	73	372
1850	406	11	23	151
1852	523	18	60	216
1855	849	22	148	889
1860	898	30	121	365
1865	1,204	41	209	521
1870	1,174	94	214	625

出所：メンデリソン『恐慌の理論と歴史』第4巻，
337～339頁。

表 6-3 フランス鉄生産

(単位：トン)

年	銑鉄		錬鉄	
	木炭	コークス	木炭	石炭
1830	239,257	27,103	101,613	46,814
1840	270,710	70,063	103,304	134,074
1847	339,000	252,000	97,000	280,000
1850	229,000	176,000	73,000	173,000
1860	316,000	582,000	96,000	436,000

出所：Bertrand Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*,
Genève, 1968, pp. 55, 69.

製鉄所で採用された。ついで1864年にはシーメンス・マルタン法がル・クルーズーに導入されるようになり、しだいにこれらの新製法による鋼は、パドル鉄にとって代わっていく。

これらの新技術の普及は特に鉄道業にとって必要とされ、フランスでは鉄道企業によって支援されたのである。なぜならこれら新技術はレールその他の鉄道資材のコストを著しく引き下げることができ、それまでの耐久性に欠けていた鉄製レールから鋼製レールへの転換を可能にしたからである。鉄道はその結果、前の時代にひき続き、なおこの時期も鉄鋼業の主要なプロモーターであった。

鉄道が鉄鋼業にとって最重要顧客の

地位から離れ、決定的な影響力を失うようになるのは、1880年以後の時期であり、1840～80年には鉄鋼の技術革新は主として鉄道によって刺激されたと考えられる³⁾。

1879年においてレールは新製法によって生産される鋼の83%を占めていた⁴⁾。したがってこの時期の鉄鋼企業のあり方は、鉄道会社の政策に大きく左右された。鉄鋼企業はそのために短期的不安定、長期的不況の両方に適合することを強いられた。すなわち一般的にみれば、鉄道会社側の政策は彼らに対する供給者である特定の企業に全面的に依存することをせずに、できるだけ低い価格で資材を獲得するために、彼らからの行動の自由を維持することであった、といわれる⁵⁾。このような顧客側からの圧力によって鉄鋼製品の長期的な価格低下傾向の一部を説明することができる。

鉄道会社は注文を多数の会社に分散することによって、彼らに対する供給者を多くすることに努めた。この政策はとくに部品製造、車両製造業者に対して有効であった。なぜならば彼らの設備は一般的に比較的小規模で、大きな設備投資を必要とせず、したがってこれらの産業は元来分散的構造を持っていたからである。

しかしレールおよび蒸気機関車製造に関しては、こうした分散は見られない。1865年から1880年までの期間におけるレールの供給者は次の僅か7社であった。

マリヌ・エ・シュマン・ド・フェール (Marine et Chemin de Fer)

アンフィ (Imphy)

ファイルミニー (Firminy)

テールノワール (Terrenoire)

シャティヨン＝コマントリー (Châtillon-Commentry)

ル・クルーゾー (Le Creusot)

ドナン・アンザン (Denain-Anzin)

新技術による鉄鋼業の発展が、いっそう大資本を要する大企業を必要としていた。とくにレールのような大型重量品の製造は、大企業によってのみ可能であった（そのために起こってくる企業集中については後述参照）。

機関車のメーカーも多くはなかった。一部の鉄鋼会社およびアルザス、パリの大機械会社が機関車、車両その他の金属設備の製造に従事した。しかし他の諸国と比較すると、フランスの場合集中度はなお低かった。それも鉄道会社の政策に関連がある。鉄道各社は自分の鉄道網に沿って、あるいはその近くに少なくとも一つの供給者を確保しておくことを欲した。また彼らはその注文を単純化、標準化する努力をしなかったので、機関車製造ではアセンブリー・ラインの確立は不可能な状態であったため、フランスの機関車の価格をかえって高いものにした。これに対してドイツでは標準化およびアセンブリー・ライン生産が行われ、それが価格低下、輸出伸長に寄与した。

フランス鉄鋼業の発展にとって真に決定的な役割を果たす製鋼法の導入は、その後のトーマス法の出現まで待たねばならないが、1860年代までの前述の画

期的な製鉄鋼法の発明とその普及は、すでにフランス鉄鋼業に大きな影響を与えた。まず立地条件の相違によって主要生産地に変化が起こり、また生産の地域的集中が進行するようになった。例えば石炭を使用する精錬法の導入は、ノール県のような産炭地域やロレーヌのような大鉄鉱石生産地域において大規模な近代的鉄鋼業を急激に発展させたが、他方において地方市場を販路としている木炭依存の地方的小規模旧式工場が従来分散的に存在していた地方は、新しい原料の供給上不利な場合、急速に衰退していった。また鉄鋼中心地の勢力の変化と特定地域への集中は、鉄道による長距離大量輸送能力の発展によって新しい大市場の開拓が可能になり、反面地域間の競争が強められたことによっても促進された。

2. 主要鉄鋼業地域と企業集中の発展

第2帝政期の主要鉄鋼業地域はロレーヌ、ノール、アルザス、マシフ・サントラルおよびオート・マルヌであった。このうちロレーヌは1860年においてすでにフランス鉄鉄生産の約12%を占めていた。この地域が真に大発展し、フランス第一の鉄鋼中心地になるのはトーマス法の導入（1879年）以後である。石炭はザール地方から確保していた。木炭製鉄はこの地域では1870年にはほとんど消滅した。

ノールは地元良質の大規模な石炭資源を持ち、石炭の確保は容易であったが、新精錬法への転換にはある程度の困難が感じられた。木炭がなお石炭よりもはるかに安く容易に供給されることが出来る谷あいには、多数の小規模工場が分散的に存在していたからである。しかし1850年代にはしだいにより大規模な工場への集中が進行した。英仏通商条約（1860年）による貿易自由化政策が始まると、ノールはその位置からイギリスおよびベルギーの競争の影響をとくに強く受け、設備の大規模化・集中化への傾向をいっそう刺激された。

中部地方では、地元の石炭資源に基礎をおいた精錬および機械製造の近代的な大工場が発展した。これに対してオート・マルヌの製鉄業は地元鉄鉱石資源の枯渇、木材の不足、パリ市場でのロレーヌ、ノールおよびイギリス鉄鋼業から

表6-4 フランス鉄鋼企業の発展

(単位: トン)

	1828年		1847年	1848年	1869年	
	銑鉄	錬鉄	錬鉄	錬鉄	銑鉄	錬鉄・鋼
Le Creusot	5,000	5,500	16,800	16,800	114,000	94,700
Terrenoire	5,000	5,000	30,000		79,000	50,350
Hayange (De Wendel)	6,000	5,200	20,000	18,900	134,500	112,500
Audincourt	5,000	3,000				
Fourchambault	7,000	4,500	17,000	16,700	63,651	36,967
Châtillon	8,500	4,750	28,856			82,294
Saint Julien	4,500	4,000				
Janon (Saint-Etienne)	3,500	—				
Lorette	—	4,000				
Abainville	6,000	2,000				
Alais			21,624	21,600	23,530	21,781
Decazeville			15,694	9,500		16,000
L'Horme					50,000	20,000
Marine					50,000	80,000
Denain-Anzin						36,333
Firminy						18,000
合計 (A)	50,500	37,950	149,974			568,925
フランス全体	227,000	156,000	400,000			1,010,000
Aの%	22.2	24.3	37.5			56.3

出所: B. Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*, pp. 52, 62, 63, 189, の各表より作成。

の競争の増大によって困難な状況に陥り、一部の小生産者達はしだいに鉄鋼業から離脱していった。

以上のような地域的集中と同時に、個別資本の集中が急激に進展した。この時期までにすでにいくつかの大企業は形成されていたが³⁶⁾、第2帝政期には新たな集中過程が進行することになった。この時期の代表的な大企業の生産量の増大と集中度の発展を示したのが表6-4である。

1869年度における鉄鋼生産のこのような集中度は、1950年代のフランス鉄鋼業の集中度と比較して、すでにほとんど同程度にまで近づいている。とくに上位5社の集中度は1950年代の比率とほとんど全く同様であり、1840年代における低集中度の型とはひじょうに違ってきている。したがって1870年ごろにはすでに鉄鋼生産の個別資本への集中において、ほぼ現代の形ができていた

ということができる⁷⁾。

以上のような集中の要因としては、前述の技術的發展とともに次のような諸点が考えられる。

- (1) 貿易自由化の傾向。1860年の英仏通商条約の締結前に、すでに自由化促進の政策が感じられた。1853年以来、とくに板類の輸入が増えてきていた。また1854年の万国博覧会は、フランス工業に外国、ことにイギリスの生産との競争関係を強く認識させるに至った。このことはフランス産業に機械設備の近代化、大生産単位の必要性を自覚させることになった。
- (2) 金融上の問題。家族金融、あるいは限られた範囲の金融では、新しい発展に対応することがもはや不可能になった。しかし他方では外部金融に大きく依存することはなお難しい情勢であった。こうした金融上の要請に応じて、後述する新しい型の大銀行が1850年代以降に続々と形成されてくるのであるが、これらを通じて外部から広く資本を集めることができるようになったのは大企業だけであった。こうしてここに古い家族的企業・グループ関係の中から、新しい金融関係が形成されてくることになる。
- (3) 鉄道の発達と大市場の形成。大量生産技術の採用に伴う企業規模の拡大は、新しい大量輸送手段の発展による原料および製品の大市場の形成によっても可能にされた。反面このような重工業の新たな発展が鉄道の発達を促進したということもできる。この時代には鉄道、重工業の双方が関連し合いながら著しい資本集中と大資本形成を並行的に行ったのである。したがって密接な関連を持つ鉄道と鉄鋼業の大企業間には、同時にひじょうに多くの緊密な金融関係や特別の協定が結ばれ、両業界を通じての資本集団の形成が進んだのである。例えば P.-O. グループの設立者はドカズヴィル工場の創設者と同一人物であるし、東部ではスティラン (Stirling) 工場を共通に使用するために、ド・ヴァンデル家と東部鉄道との間に協定が結ばれた。また1852年にはシュナイダー家はパリ〜リヨン鉄道の再組織に大きく参加し、P.-L.-M. に重要な地位を占めた。同様に北部鉄道はドナン・アンザンと結合した⁸⁾。

こうした動きとともに次に述べるような銀行業の新しい発展が開始されたので、ここに大工業と銀行業とにまたがる大資本グループの新たな集中運動が展開されることになる。

- 1) J. G. N. Pounds and W. N. Parker, *Coal and Steel in Western Europe*, London, 1957, p. 153.
- 2) Bertrand Gille, *La Sidérurgie française au XIX^e siècle*, Genève, 1968, p. 242.
- 3) Caron, *op. cit.*, pp. 330-331.
- 4) *Ibid.*, p. 330.
- 5) *Ibid.*, p. 332.
- 6) 本書第5章, 第7章, 第8章参照。
- 7) Gille, *op. cit.*, p. 191.
- 8) *Ibid.*, p. 182.

第3節 近代的銀行制度の発展と大資本グループ

1. 新しい型の大銀行、クレディ・モビリエの設立

1848年までフランスの金融構造は基本的になお伝統的な形態にとどまっており、近代的金融制度は未発達であった。すなわち、フランス銀行およびバリの大個人銀行 (haute banque) が商業信用の中心となり、その周囲に地方銀行を含む小銀行、個人金融業者が存在していた。ただ経済の発展に伴う資金需要の増加に対応するため、金庫 (caisse) という形での新しい金融機関の設立が1830～40年代に盛んに行われたのが、金融構造の新しい発展であったといえる¹⁾。しかし19世紀前半における大規模な鉄道建設および重工業の発達に主導された経済全般の急速な発展に伴って、世紀の半ばには巨額の投資金、運転資金の需要に対応するための、金融制度上の新たな解決の重要性、緊急性が増大していた。こうして1848年の革命以後、金融業においても新しい展開が始まる。

すなわちそれはすでに見たような工業における新技術の開発、生産力の増大、企業規模の拡大、資本の集中という経済全体の発展に対応して生じてきたのである。またナポレオン3世のとった積極的な経済発展政策、および経済・社会制度の改革も、このような発展を支援することになったといえる。

まず1848年に成立した臨時政府は、金融恐慌に対処するために商工業者とフランス銀行との間の仲介機関として機能すべきものとして、手形割引銀行(*comptoirs d'escompte*)をすべての主要都市に設立させる布令を発した。資本金は国家、都市および割引銀行の後援者達が、それぞれ等額を提供することとされた。この種の銀行は臨時の方策として計画されたのであったが、結局そのうちのいくつかには、より恒常的な資格が与えられた。例えばパリの割引銀行は1854年に資本金2,000万フランの私有の匿名会社になり、リールのものはクレディ・デュ・ノール(*Crédit du Nord*, ノール信用銀行)という大地方銀行となった。この両銀行は短期信用のみならず、長期信用をも供与し、また他の種々の金融的便宜をも提供した²⁾。

1851年まで政治的不安感が経済回復を妨げる働きをしたが、ナポレオンのクーデターが成功し、彼の政府が樹立されると政治的安定が生まれ、その後の10年間はフランス経済が19世紀を通じてもっとも急速な発展を遂げた時期となった。

1850年代にはそれ以前にも増して株式会社形態による金融機関の設立の認可を求める申請が政府官庁に多数提出されたが、決定の権限を持っていた枢密院(*Conseil d'Etat*)は、今度もその大多数を拒否した。その結果、それまで以上に多くの合資会社形態の金融機関が組織された。彼らの大部分は小規模であったが、フランスの資本動員力を相当に増加させた。

しかし1850年代以後の商工業、大公共事業の急激な発展を支持するためには、さらに新しい型の大銀行の設立が要請されていた。それは個人銀行に代わって大規模な工業金融および割引業務を行うことのできる大資本を擁する株式会社形態の銀行であり、低額面の株式および債券を発行してそれまで利用されることのなかった大衆の貯蓄をも広く動員することによって、大量の資金調達を行

おうとするものである。

こうした時代的要請にこたえて最初に出現したのがクレディ・モビリエ (Crédit Mobilier, 動産信用銀行) であった。この銀行は、株式合資会社形態をとった。サン＝シモン主義者のペレール兄弟が中心になり、当時の大資本の一つであるフル (Foulds) の後援を得て設立された銀行であるが、これに対しては政府も強い支持を与えた。というのは、オート・バンクに属する金融業者の大部分は元来王党派で、どちらかといえば新体制に対して非協力的であるとナポレオン3世は考えていたが、クレディ・モビリエには将来オート・バンクやフランス銀行に対抗する新しい勢力を認めたからであるといわれる。設立に参加した人々の中にはペレール兄弟のほかにモルニー (Morny) 公 (著名な政治家)、ペルシニー (Persigny) (政治家)、ブノワ＝フル (Benoit-Fould, 銀行家)、ミレ (Mirès, いかなる人物か不明) などが含まれていた。同行に対しては1852年11月に設立の認可が下りた。

クレディ・モビリエは6,000万フラン (500フランの株式12万株) を資本金とし、そのうち2,000万フランが直ちに払い込まれ、残りは事業の進み工合に応じて払い込まれることになった。当時のフランスでは資本金9,100万フランのフランス銀行に次ぐ第2位の規模を誇った。I. ペレールは、1854年4月29日の第1回株主総会で、同行の設立の趣旨について次のように述べている。

「クレディ・モビリエ設立の構想は、フランスの大事業に与えられる信用手段の不十分なこと、金融機関が追いこまれている孤立化、彼らを統率するのに十分に強力な中心の欠如から生まれた³⁾。」

以上の一般的理由のほかに、新銀行は大会社、とくに鉄道会社の金融的、経営的活動を集中化させることを意図していたと考えられる。同行はまずジャック・ラフィットのソシエテ・コマンディテール・ド・ランデュストリ (Société Commanditaire de l'industrie, 産業合資会社) と同じく大工業のための工業金融を目的とし、同時に工業会社の運転資本については割引銀行が果たしている役割を担うものであった。このようにして同行は19世紀後半にヨーロッパ大陸諸国の金融制度の特徴となったところの大兼営銀行の先駆的存在であった。し

かし同行は基本的には投資銀行であり、工業金融、中でも鉄道と鉄鋼業への投資を重要視していた。またフランス国内のみならず国外においても、広汎な発起、投資活動に従事した。資金源の拡大のために、そしてすべての利用しうる資本を最大限に吸収するために、同行は短期および長期の債券を発行し、広く大衆に売りさばいた。19世紀半ば以降フランスでは一般に社債発行が急速に増大し、資金調達の有力な手段となっていた。

ペレール兄弟（エミール・ペレールは同行の頭取）は以上のような活動を通じて産業を支配し、集中化して、独占の形成を実現しようとしていた。すなわちクレディ・モビリエの株式や債券と交換に鉄道や製鉄会社の株式を吸収し、各事業分野ごとに会社を合併させて、フランスの産業を集中・独占化することを考えていた、といわれる。しかも単に国内についてだけではなく、全ヨーロッパ的規模での活動が目指されていた。とくに当時まだ近代産業の発展が遅れていた中部および東部ヨーロッパ、地中海沿岸等の各地に活動を及ぼそうとしていた。そのためヨーロッパ各地にクレディ・モビリエと同じタイプの銀行を設立し、フランスのクレディ・モビリエが親会社として統率と支援をする体制を築こうとした。それによって投資は全欧的規模で行われ、証券の流通が組織化され、利子率は引き下げられることができる。クレディ・モビリエ傘下の各地の銀行が発行する債券は相互に自由に交換され、そこに一種の新しい国際的支払い手段が生まれる。それはフランス銀行から発券独占および手形割引を規制する特権を奪取することをも可能にする。そして究極的にはクレディ・モビリエが発行する債券が、フランス銀行が発行する銀行券とは別の「利子のついた銀行券」のようなものになることができる。以上のような活動はオート・バンクに対するクレディ・モビリエの攻撃、また彼らが協力して形成しているフランス銀行に対する挑戦として受け取られた。

オート・バンク側のクレディ・モビリエに対する反応は当然敵対的であった。ジェームズ・ド・ロスチャイルド（James de Rothschild）はこの新しい銀行の認可状がまさに署名される直前の1852年11月に、当時まだ大統領であったルイ・ナポレオンに手紙を出して、クレディ・モビリエ支持を思いとどまらせよ

うとしたが、手遅れであった⁴⁾。

2. 銀行資本と鉄道

1855～56年は好況であり、投資は著増した。とくに鉄道建設はそれまでにない大きくなり、工業生産活動も活発化した。この時期にクレディ・モビリエの指導者達は政府に対して彼らのとろうとしている集中政策の必要性を主張した。政府も積極的な経済力強化政策の一部として、鉄道および産業の再編成と大企業への集中化を促進する政策をとることになる。

当時銀行業者は鉄道業に大きく参加していた。ペレール兄弟の場合はミディ鉄道（ボルドー―セット Bordeaux―Cette 間）を支配しており、さらにバイヨンヌ（Bayonne）やペルピニョン（Perpignon）を経由してスペインに達していた。また彼らはクレディ・モビリエを通じて東部、西部の両鉄道会社において重要な地位を得ており、またイギリス資本の援助を得て、マシフ・サントラル（中央山塊）にグラン・サントラル鉄道を建設した。

グラン・サントラルはフランス中部を横断する鉄道で、クレディ・モビリエの指導者達によって構想され、1853年に政府の賛成を得て具体化されることになり、リモージュ地方とロース河とを結ぶ全長915kmに及ぶ鉄道利権が同鉄道会社に与えられた。同社にはイギリスの金融業者モルニー（Morny）等も参加していた⁵⁾。この新路線は中部と南部を結びつけるものであり、多くの炭坑や金属工場を持ちながら、内陸水路に恵まれず輸送難をかこっていた中部地方は、この鉄道によって大きな発展を遂げることができると考えられた。1855年末にはクレディ・モビリエは、国内のみならずヨーロッパの規模に活動を拡大していた。オーストリアの鉄道に参加し、ウィーン、マドリッドに支店を設置し、またトルコ、ロシア、ベルギーにも設置の計画をたてていた。

ペレール・グループのこのような活動に対して、オート・バンクの代表的存在であるロスチャイルド家は、ペレールの陣営に入ることを欲しないすべての会社と結びつきを持っていた。クレディ・モビリエの設立とその発展に伴って、フランスの金融業者達は、ペレールとロスチャイルドをそれぞれの指導者

とする二つの陣営に分かれて相対立するようになったのである。この対立関係はフランスの近代銀行業の発展を刺激するとともに、鉄道および重工業の建設に対しても大きな影響を与えた。ロスチャイルドとペレールは、1840年代には鉄道建設を協力して推進したのであるが、1850年代に入ると両者の関係は対抗的になり、鉄道建設、その他の経済活動を競争的に行うに至った。1855年において、ロスチャイルド・グループは次のような鉄道を支配していた。

- (1) ベルギーおよび英仏海峡諸港にまで延長した北部鉄道
- (2) ボルドー、ナント、リモージュまで延長したパリ～オルレアン線
- (3) リヨン～地中海線
- (4) リヨン～ジュネーブ線

1856年から59年にかけての深刻な不況によって、1857年にグラン・サントラルは解散に追いこまれた。クレディ・モビリエはこれによって初めて経営上の大きな打撃を受けた。グラン・サントラルは隣接する P.-L.-M. および P.-O. の両鉄道に分割、支配されることになった。P.-L.-M. はグラン・サントラルの一部引受けのためもあるが、パリ～リヨンとリヨン～地中海の合併によってできた新会社である。こうしてクレディ・モビリエ・グループは、まず鉄道における競争でロスチャイルド・グループに破れ去ることになる。

3. レユニオン・フィナンシエールの形成

1852～55年にペレールがオート・バンクの分野に侵入し、彼らの持つ国際的な金融関係を分断するのにある程度成功したとしても、その後はオート・バンク側の対抗措置が始まった。ロスチャイルドを中心としてペレールと対立する多くのオート・バンクが結集して、1856年のはじめにレユニオン・フィナンシエール (Réunion Financière, 投資連合) という一種の金融シンジケートを設立した。1855～56年は投資活動が著増していたので、それは大規模資金需要に対処するためのオート・バンク側の工夫でもあった。そこにはロスチャイルド、その2人の重役ポワサ (Poisat) とギベール (Guibert)、P.-L.-M. の社長であるポーラン・タラボ (工業家、金融家で長い間ロスチャイルドと結びついてい

る), バルトロニー, シュナイダー (ル・クルーゾー) 等の産業・鉄道・金融業者が参加しており, またプロテスタント系の銀行家の一団も加った。すなわちブラント (Blount, 英国系), パッカール=デュフル (Paccard-Dufour, のちのミラボー Mirabaud), F. デュラン (F. Durand), F. ヴェルス (F. Verne), A. マルカール (A. Marcuard, のちのヌフリーズ Neuflyze), A. ダシエ (A. Dassier), ヘンチ=リュツチャー (Hentsch-Lütscher, スイス), カーン (Cahen, アントワープ) 等である⁶⁾。

ロスチャイルドと並ぶもう1人の重要人物は, フランソワ・バルトロニーである。彼は工業および金融業に広く手を広げ, またP.O.の社長でもあった。7月王政時代にはロスチャイルド・タラボ・グループに対立していたのであるが, ロスチャイルドとペレールの間に離反が起こるにつれて, ロスチャイルドと結びつくようになった。こうしてレユニオン・フィナンシエールにはペレールに反対する大部分の銀行, 鉄道, 工業の関係者が集った。すなわち, 鉄道としては北部, リヨン〜地中海, P.O., 工業関係では主として鉄鋼・鉱山業で, ラ・グラン・コンプ鉱山, ロワール炭坑, ドカズヴィル, ドナン・アンザン, アレ, フルシャンボー, モンリュエソン (Montluçon), オーバン (Aubin) の諸工場である。またこのシンジケートは広範な国際的關係を持った。ロスチャイルドはイギリス, ドイツ, オーストリアに關係があり, ブラントはイギリスの諸グループと関連しており, バルトロニーおよびそのグループはスイスに重要な諸關係を持っていた。またカーンはベルギーおよびオランダに支持勢力を持っていた。こうしてレユニオン・フィナンシエールの国際的基盤はクレディ・モビリエのそれよりも遙かに大きかった⁷⁾。

レユニオン・フィナンシエールはシンジケートの形式をとり, 参加者各自がレユニオン・フィナンシエールの關係する事業ごとに自分に提示される役割を受けるか, 拒否するかを自由に選択できた。

1856年春以後, レユニオン・フィナンシエールはケス・ジェネラル (Caisse Générale, 鉄道一般金庫) を設立したり, スペインの公債を引き受けたり, セバヌ地方 (中部フランス) のポルト (Portes) 炭田や, アラン (Arenc) の

製鉄所および鉱山を買収したりして積極的活動を展開した⁸⁾。シンジケートは特に外国における事業に進出した。こうすることによってクレディ・モビリエの活動を最も容易に抑制できると考えられたからである。外国における両者の競争は当然厳しいものとなり、クレディ・モビリエの経営はそれだけ困難になったように思われる。

それと同時に、1855年にはすでに政府のクレディ・モビリエに対する規制政策が始まっていた。1855～56年にはフランスにおける投資活動があまりにも活発化して、投機的現象が強まったのであるが、政府はこのような需要の急激な増大がしばしば起こる金融危機の原因であると考え、そのような現象の引き金になっていると見られるクレディ・モビリエの債券発行の許可を1855年末に取り消した。この措置は同行から金融手段をとり除き、同行をたちまち金融難に陥れた。クレディ・モビリエのフランス国内の鉄道は、前述のようにばらばらに分解されるようになった。こうなるとペレールと組んでいた銀行家の中から、彼らから離反してロスチャイルド側につくものが出るようになった。例えばモルニー、その友人のシャトリユ（Châtellus）やドラント、クレディ・モビリエの経営者の1人であるガリエラ公爵（Duc de Galliera）などがそうである。

4. ソシエテ・ジェネラルの設立——産業・銀行グループの新しい発展——

1857年の不況の結果、大規模な商工業にとって合資会社という形態に過度に依存することがむしろ好ましくないことが明らかになると、枢密院は株式会社の認可手続きを緩和し、結局1863年および67年に株式会社設立を自由化する法律が制定されることになった。1867年までは株式会社は枢密院による認可を必要としたのであるが、とくに銀行に関してはフランス銀行の圧力によって、なかなか認可が与えられなかった。認可された会社は公共事業関係が最も多く、また保険会社は株式会社の形態をとることが要求された。1819年から67年までに認可された株式会社数は599社で、その内訳は4分の1が交通関係（鉄道、運河、海運、橋梁）、5分の1以上は保険会社であった。その他では鉱山が多

く、それから冶金、織物、精糖、ガラス、製紙等であった⁹⁾。

1860年代に入ると大株式銀行が次々に設立されるようになるが、その初期に設立された重要な3つの銀行はクレディ・アンデュストリエル・エ・コメルシアル(Crédit Industriel et Commercial, C. I. C., 商工業銀行)、クレディ・リヨネ(Crédit Lyonnais, リヨン信用銀行)およびソシエテ・ジェネラル(Société Générale)であった。C. I. C. はアルレ＝デュフル(Arles-Dufour)が中心となってクレディ・モビリエに対抗する立場で1859年に設立したもので、彼自身および彼のリヨンの友人達の事業を促進することが目的であった。1863年には、証券や割引業務中心のC. I. C. だけでは満足できないリヨン地方の企業家達が、短期のほかに中長期金融を主要目的として、資本金2,000万フランのクレディ・リヨネを設立したのである。主な設立者はアルレ・デュフル、鉄鋼業グループ(シャティヨン＝コマントリー、マリヌ鉄鋼 Forges et Aciéries de la Marine)、スイスのグループ(ヘンチ、パッカール)、リヨン地域およびその関連地域(中部、アルプス地方)の資本家達であった¹⁰⁾。なお同行はのちに投資業務から身を引き、預金銀行に専門化することになる。

続いて1864年に出現したのがソシエテ・ジェネラル(Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, フランス商工業勸業一般銀行)である。同行も反ペレール陣営の銀行家達が、クレディ・モビリエに対抗して資本金1億2,000万フランで設立した事業銀行(banque d'affaires)である。同行は設立当初は資本金の規模もクレディ・リヨネより遙かに大きく、後者が地域的銀行であるのに対して最初から全国的規模の銀行として発足した。その規模から見ても、事業銀行としての性格から見ても、当時の新しい型の大銀行の一つの典型であるので、ソシエテ・ジェネラルを中心としてさらに検討を進めることにする。

同行の設立の目的は、「すでに設立されている商事会社や事業会社を支援するとともに、新しい会社の設立を進め、さらにその活動を国外へも伸ばすことにある」と創設者達によって説明された¹¹⁾。

1863年3月に新銀行の設立の許可を求めた人々のリストを見ると、その一部

はレユニオン・フィナンシエールを形成していたのと同じ銀行家達である。しかしロスチャイルドは入っていない。不参加の確かな理由はわからないが、一つはベレール兄弟がこの時にはもはやそれほど危険な存在ではなくなり、敗北が近いと考えられるようになっていたこと、一つは1852年12月にロスチャイルドが大統領に対してクレディ・モビリエの創設を阻止するために、事業銀行の危険性を訴えたことがあり、然るべき理由もなしに意見を変えて参加するのは気がひけるということもあったかもしれない。しかし1868年に死ぬまで、ジェームズ・ド・ロスチャイルドは常に同行と協力して、一緒に仕事をした。

ここでソシエテ・ジェネラルの創設者達の諸関係を検討することによって、同行設立の推進力を明らかにしたい。

ソシエテ・ジェネラルの主要創設者¹²⁾

バルトロニー	(P.O.)
プラント	(P.L.M.)
カーン (アントワープ)	
ダヴィリエ	
ヘンチ	
ミラボー (パッカール＝デュフルを代表する)	(P.O.)
タラボ	(P.L.M.)

このリストで注目されるのは、銀行家のほかに鉄道関係者が多いことである。とくにポーラン・タラボが参加していることによって、P.L.M. 関係の重要性が大きくなっている。タラボはP.L.M. の会長である。またP.L.M. の取締役達の中にはさらに次のようなソシエテ・ジェネラルのプロモーター達がいる。ドニエール (Denière), フェール (Fère), ルルー (Leroux), シュナイダー, シモン (Simons)。

全部で18人の創設者のうち9人、すなわち半分はP.L.M. の重役であった。またP.O. 鉄道の関係者としてはバルトロニー、ミラボー等がいる。鉄道関係のほとんどすべての人物は、また同時にP.L.M. と結合しているスイスの鉄道に属している。そのほか、多くの人々 (タラボ、バルトロニー、プラント、シ

モン等)はロンバルディア〜ヴェニス (Lombards—Vénitiens) 鉄道の取締役でもあった。

鉄道以外の産業部門関係では、まずシュナイダーがいる。彼は冶金・機械工業関係の代表的人物である。ウージェーヌ・シュナイダーは同行の会長となった。シモンは大海運会社メサジュリ・マリティム (Messageries Maritimes) の取締役であった。この会社は一時ペレールのトランスアトランティック社 (Compagnie transatlantique) のライバルでもあった。

以上に記した人々のほかに、プロモーターとしてピナール (Pinard) とリュシイ＝セディヨ (Lucy-Sédillot) がいる。彼らはコントワール・デスコント・ド・パリ (Comptoir d'Escompte de Paris, パリ手形割引銀行) の代表者達であった。このコントワール・デスコントには、P.-L.-M. グループに関して既述したドニエールも属していた。

これらの事実は特別に重要なものであるように思われる。ソシエテ・ジェネラルは P.-L.-M. および P.-O. 鉄道, およびその周囲に存在しているその他の運輸業, 鉄鋼業, 機械工業等の新しい近代的大工業を中心とした多くの企業の中に, その基礎の大きな部分を持っていたことを示しているからである。

コントワール・デスコントは1848年に、危機に伴って欠乏する信用を取り戻すために設立された (前述参照)。1851年に最強の株主達の中から選ばれた2人の監査役はティボー (Thibault, パリ商業会議所 Chambre de Commerce de Paris の代表) とアルフォンス・ド・ロスチャイルド (Alphonse de Rothschild, ジェームズの長子) であった。彼らは書記としてエミール・ベレールを選んだ。1852年には監査役はマルカールとアルフォンス・ド・ロスチャイルドになり、書記は同じくエミール・ベレールだった。彼らはこの時まではまだ連携していた。1853年には監査役にフールとフール＝オッペンハイム (Fould-Oppenheim), 1854年にはオタンゲになった。彼らはいずれもクレディ・モビリエの取締役であった。しかし1860年ごろになるとコントワール・デスコントは完全にクレディ・モビリエから独立していたように思われる。同行は1860年にその政策を大きく変え、資本金を2倍にし、植民地および外国へ発展するよ

うになった。1862年には1,200万フランで植民地不動産銀行（Société de crédit foncier colonial）を設立し、その会長にはコントワール・デスコントの取締役の1人であるピナール（Pinard）がなった。この銀行の取締役会にはソシエテ・ジェネラルの取締役になったビショフスハイム（Bischoffsheim）とケーニヒスヴァルター（Koenigswarter）が参加している¹³⁾。

このようにコントワール・デスコントとソシエテ・ジェネラルとは強い連携関係を持っている。さらにこれら両行およびその関係者達は、諸外国の銀行家とも結合して、広範な国際的広がりを持つように発展した。すなわちタラボ・グループ、コントワール・デスコント・ド・パリ、ビショフスハイムおよびイギリスのグループ（主導者はサミュエル・レング Samuel Laing）¹⁴⁾は、1863年にロンドンにジェネラル・クレジット・カンパニー（General Credit Company）を1,000万リーブル・スターリング、すなわち2億5,000万フランで設立した。この銀行はエジプトおよび近東で活躍することを目的とした。

またアムステルダムではビショフスハイム、ピナール、ヘンチによって、1863年にバンク・ド・クレディ・エ・ド・デポ・デ・ペイ＝バ（Banque de Crédit et de dépôts des Pays-Bas、オランダ信用預金銀行）が設立された。なおこの名称はのちにバンク・ド・ペイ＝バ（Banque de Pays-Bas）と短くなり、さらに1872年にパリ銀行（Banque de Paris）と合併して、現在の大投資銀行バンク・ド・パリ・エ・デ・ペイ＝バ（Banque de Paris et des Pays-Bas、パリ・オランダ銀行）となったのである。

ソシエテ・ジェネラルの大株主応募者は、結局次の3グループに分けられる。

- (1) タラボ—P.L.M.グループ、またはレユニオン・フィナンシエール・グループ、
- (2) イギリスのグループ（ジェネラル・クレジット・カンパニーを中心とする）、
- (3) コントワール・デスコントのグループ（オランダ系を中心としたバンク・ド・ペイ＝バのグループ）。

表6-5 ソシエテ・ジェネラル創設者の金融関係

	レユニオン・フィナンシエール	P. O.	P. L. M.	コントワール・デスコント	ジェネラル・クレジット	バンク・ド・ペイ＝バ	植民地不動産銀行
バルトロニー	X	X	X		X		
ビショッフスハイム					X	X	X
ブラント	X		X		X		
カーン	X				X		
ダヴィリエ	X				X		
ドニエール				X	X		
フェール					X		
ヘンチ	X				X	X	
レング					X		
ルルー							
リュシイ＝セディヨ				X	X		
パラン			X				
ピナール				X	X	X	X
シュナイダー			X		X		
トラボ	X		X		X		

出所：B. Gille, *La Banque en France au XIX^e siècle*, p. 194.

これらのグループはそれぞれが約5万株ずつ、合計15万株を持っており、同行の株式総数24万株の過半数をこれら大資本グループが握っているのである。

ソシエテ・ジェネラル創設者達の主要企業に対する金融関係を一覧表によって示したのが表6-5である。

ソシエテ・ジェネラルはこのように、ロスチャイルドこそ正式に参加していなかったが、当時のフランスの主要なオート・バンクおよび鉄道、重工業関係の大資本家、事業家達が参加して創り上げた新しい型の銀行だったのである。オート・バンクは、オート・バンクとして存在するとともに、新しい大株式銀行を自ら設立しているのであり、この場合新しい型の銀行はオート・バンクと対立する存在として考えることはできない。そしてこの大銀行には鉄道および重工業の大資本家が同時に参加しており、前の時代にすでに発展してきていた銀行と産業の大資本間の結合関係、グループの形成を、よりいっそう大規模なものにしている。ここに19世紀から20世紀にかけて発展していくフランス金融資本の基礎的形成が行われているのを見ることができる。

原輝史氏はその著『フランス資本主義』において、日本におけるフランス金融資本に関する研究史について検討し、次のように小論¹⁵⁾について言及しておられるので、少しくこの問題について述べておきたいと思う。すなわち、日本では「フランス金融資本の分析は、第2次大戦後の時期を中心になされており、金融資本の成立を時期的に最も早くみる佐々木氏においてさえ、それは1920年代のことなのである。19世紀末に金融資本の形成をみようとした島田悦子氏の研究や、第1次大戦に先立つ15～20年間に独占化への移行の礎石が敷かれたとする瀬戸口ひとみ氏の研究は存在するが、それを史料的に実証することは今後に残されている¹⁶⁾。」

前後の文脈からみて、フランスの金融資本は少なくとも第1次大戦後に成立したのであって、19世紀末ということはちょっと考えられない、という含意であろうと推察される。すなわち氏がここで問題にしておられるのはフランスで金融資本が確立された時期についてであると思うのであるが、私が述べたのは金融資本といえるような一部の巨大資本グループの基礎的形成がなされたのが、19世紀後半の第2帝政期であったということで、この時期は上述のように多数の重要な産業資本、銀行資本からなる当時としては画期的な大規模資本グループがようやく出現するに至った段階である。しかしこれで直ちにフランス金融資本主義が確立したとはまだ言えない状態にあることは明らかであろう。

原氏は続けて次のパラグラフでブーヴィエの言を引用して次のように述べている。すなわち、ブーヴィエ (J. Bouvier)¹⁷⁾によれば、1914年以前のフランス産業企業においては、自己金融が圧倒的優位を示しており、銀行資本が産業支配を行うどころか全く逆に、産業投資から手を引く傾向にあった。そして、「金融資本の諸構造が『グループ』という枠内でいっそう力強い姿を現わすのは、フランスでは両大戦間および第2次大戦後」なのである¹⁸⁾。

そこでブーヴィエの同書を見ると、8頁においてブーヴィエは「1820～1850年のフランスでは、明らかに金融資本が形成されて活動しているのが、きわめて鮮明にみてとれるように思われる。当時、個人銀行家が、次いで銀行が冶金工業、機械工業、鉄道業、石炭業に進出したからである」と述べている¹⁹⁾。

そしてさらに続けて、「だが、1820～1850年がすでに金融資本段階だといえるであろうか。おそらくそうはいえないだろう。ではどの歴史的時期についてならそういえるのであろうか。原則的な回答はこうである。金融資本の形成過程がより高度の水準に、より大きなボリュームに達するとき、『金融的集積』が種子から木になるとき、企業間の融合やコントロールによって独占が一定の規模に達し、また一定の力をもつにいたったときに、そういえる」と述べている。

つまりブーヴィエも金融資本の発生および形成は、長期の歴史的過程であると考えているのである。

フランスにおいては金融資本とは単に銀行資本による産業資本支配を意味するものではなく、より緩やかな産業資本と銀行資本の融合であったり、あるいは産業資本が銀行資本に関与またはこれを支配する場合も多くあったということ、もう一度指摘しておきたい。またすでにしばしば述べたようにフランス産業は自己金融を追求する傾向が強いという特色をもっていたことも再確認し、フランスではドイツ型とは異なるフランス独特の特徴をもつ金融資本が形成されていったことを再度強調しておきたい。

- 1) 第3、4章参照。
- 2) R. Cameron ed., *Banking in the Early Stages of Industrialization*, 1967. 正田健一郎訳『産業革命と銀行業』1973年、151頁。
- 3) B. Gille, *La Banque en France au XIX^e siècle*, 1970, p. 135.
- 4) Jean Bouvier, *Les Rothschild*, 1967, pp. 170-171. 井上訳『ロスチャイルド』162-163頁。
- 5) Bouvier, *op. cit.*, p. 173.
- 6) Gille, *op. cit.*, p. 149. Bouvier, *op. cit.*, p. 174.
- 7) B. Gille, *L'Histoire de la Maison Rothschild*, Tome II, p. 191.
- 8) Bouvier, *op. cit.*, p. 173.
- 9) キャメロン編『産業革命と銀行業』157頁。
- 10) Crédit Lyonnais については、Bouvier, *Le Crédit Lyonnais de 1863 à 1882*, Tome I, II, 1961, Palmade, *Capitalisme et Capitalistes français au XIX^e siècle*, pp. 143-144.

Gille, *op. cit.*, p. 179, 参照。

- 11) もっとも実際の活動ぶりはしだいにこの説明とは違ったものになり、のちには投資銀行としての性格を失ない、預金銀行になった。
- 12) Gille, *op. cit.*, p. 186.
- 13) 2人ともオランダ人であるが、パリの銀行家になった。
- 14) Samuel Laing はこの時代のイギリスのもっとも活動的な事業家の1人でタラボと同じような種類の事業を行い、タラボと強く結びついていた。サー・ロバート・ピール (Sir Robert Peel) の友人の1人でシティの金融界で著しい威勢を張っていた。1856年以後、ロスチャイルドやタラボの事業(鉄道、その他)にしばしば参加した。

なお大銀行のみならず、地方銀行もロレーヌ鉄鋼業に対して必要な資金供給を行っていた。地方銀行の活動については、西村閑也「地方銀行の発展とその実態」酒井一夫・西村閑也編著『比較金融史研究』1992年、第7章、225-227頁参照。

- 15) 島田悦子「フランス金融資本の形成——第二帝政を中心とした鉄道、重工業、銀行の発展——」東洋大学『経済経営論集』第76号、1975年。本書第6章。
- 16) 原輝史『フランス資本主義——成立と展開——』日本経済評論社、1994年、64頁。
- 17) J. ブーヴィエ (権上・中原訳)『フランス帝国主義研究』お茶の水書房、1974年、24-27頁。
- 18) 原、前掲書、64頁。
- 19) J. ブーヴィエ、前掲書、8頁。

なおフランス資本主義および鉄鋼業の発展段階については、原輝史『フランス資本主義』のほか、中木康夫「第二帝政=ボナパルティズムとフランス資本主義」川島武宜・松田智雄編『国民経済の諸類型』1968年、遠藤輝明「産業革命期のフランス製鉄業」川島・松田編前掲書、服部春彦「第二帝政下の貿易自由化と産業資本」河野健二編『フランス・ブルジョア社会の成立——第二帝政期の研究』1977年、阪上孝「第二帝政と国民経済観の二類型」河野健二編前掲書、中島俊克「19世紀フランス製鉄業発展の特質」原輝史編著『フランス経営史』1986年、François Caron, *Histoire Economique de la France XIX^e-XX^e siècles*, 1981, (原輝史監訳『フランス現代経済史』1982年)、本池立『フランス産業革命と恐慌』1979年等参照。

おわりに

フランスにおける産業・銀行資本の発展によって形成されていく、これら両分野にまたがる大グループは、例えばドイツの場合と比較するとかなり異なるフランス独自の性格を持っているといえることができる。フランスにおいては企業はその独立性を重視し、大企業といえども投資を自己資金で賄う傾向が強く、それは19世紀を通じて変らなかった。したがってフランスの銀行業にとっては、手形類の割引、短期信用、その他の銀行のサービス業務（証券市場への証券取次等の証券業務を含む）など、「正規の」銀行業務が主要業務になり、産業に対する金融、すなわち中期信用や株式資本への参加等の業務の重要性は遙かに低かった。またフランスの場合、銀行資本による産業資本支配という一方的関係は、必ずしも明瞭ではないことが多い。例えば産業資本が主として産業金融を行わせる目的のために銀行を設立する例もあり、あるいは銀行の株式参与の質および量からみて、銀行による株式所有がなされている場合でも一概に銀行資本による産業資本支配とみなすことができない場合もある。これらの点から考えると、フランスに関しては銀行による企業支配は一般的にかなり緩やかな性質のものであるということになる。したがってドイツにおいてみられるような金融資本と同様の性格の企業集団が発展したということではできないであろう。

しかし、フランスでは既述のように、産業と銀行の結合関係が産業資本主義の発展の比較的初期からすでに発達し続けてきていたこともまた事実である。この両者の融合関係の内容ないし特徴を把握することが、フランス資本主義の本質の解明にとって重要であると考えられる。

第2次世界大戦後西ヨーロッパ諸国に展開した経済統合運動は以上に見たような欧州の経済、とくに、産業・銀行資本の国際的な発展の土台の上に展開したといえることができる。重工業を中心とする大企業の資本蓄積と投資活動、銀行の産業金融、産業と銀行の融合関係とそれによって形成される大資本グルー

ブの性格，そして彼らの国境を越えた国際的活動等の諸問題については，さらに検討を進める必要があると考えている。

第2部 主要大資本グループの形成とその国際的活動

第7章 シュナイダー・グループ ——国際的重工業コンツェルンの史的発展——

はじめに——シュナイダー・コンツェルンの特性

資本主義経済は大体1870年代を転機として新しい発展段階に入ったと見ることが出来る。このころから生産方法、したがって生産力の急激な変化が起り、そのため自由競争の仕組みが変化し、独占化の傾向が顕著となったからである¹⁾。しかし独占資本の生成過程、およびその構造は国によって必ずしも一致していない。国によってそれぞれ異なった経済構造を持ち、社会的、歴史的特色を持っているのであるから、その独占資本主義の発展過程と構造とが国民的な特異性を示すことは当然である。ただしその構造的な特異性を超えた基本的な発展方向は大観して共通のということができるのである。

フォーゲルシュタインが分析しているように²⁾、英・米・独の三国はそれぞれの国民経済の特性に応じて独自の発展傾向をたどっている。すなわちドイツではヒルファージングの『金融資本論』が論究しているような典型的な銀行資本の産業支配が行われた。後進国でありながら急速に産業力（とくに商工業）が発展しつつあったドイツにおいてこそこのような金融資本化の形態は必然的であると考えられ、その意味ではドイツ流の兼営銀行方式はむしろ変則的な発展形態ともみることが出来る。これに対して世界の先進国である英国においては産業と銀行資本の結びつきが長い間比較的稀薄であった。英国はもっとも早く産業革命を通過し、世界市場や植民地を独占していたため、商工業自体

の巨大な蓄積資本に基いて、徐々に工業力を発達させることができたからである³⁾。しかし英国資本主義のこの特徴はその後、独、米等の後進資本主義諸国が勃興するにつれて、かえって英国の資本主義を弱体化させる原因の一つとなった。そしてその国際競争の圧力におされて英国でもしだいに大銀行と大工業の結合が推進されるようになってきた。米国はドイツと同様、後進国として出発したが、産業の発展力が西欧よりもひじょうに旺盛で産業資本が自己資本によって急速な拡張を遂げることができたとともに、莫大な資金需要に応じて英国をはじめとして西欧の国際的私人銀行資本グループが海外から盛んな投資を行った。こういう国際資本を巧妙に利用しながら、米国の産業家や鉄道企業家は急速に拡大・強化され、自主・独立性を確立し、むしろこれらの大産業トラストが主導力となって大銀行を従属的に駆使するという情勢をさえつくり出した。もちろん、一方にモルガンとかクーン・ロエブのような強大な私人銀行家（Private bankers）グループがあって、彼らは産業トラストの形成過程で偉大な指導的役割りを演じたには違いないが、ともかくヴァンダビルト、ヒル、ハリマン等の鉄道王や、ロックフェラー、カーネギー、フォード等を代表者とするような巨大産業コンツェルンの自主的発展の例もひじょうに多く、この点ではドイツの場合と多少異なったアメリカ的特色を示している⁴⁾。

これら英・独・米の三つの型の金融資本組織の中で、フランスは英・独の中間にあるが、どちらかといえば英国型に近いと考えられるような特色を持っている。フランスは近世史においてもっとも早くから西欧最強の指導国であったし、19世紀においても英国に次いで最も早く産業革命を経過した国の一つであり、その後の発展傾向は英国と似て過去に蓄積された産業資本を土台としていけば正常的な、したがってやや緩慢な発展過程をたどった。また巨大な植民地を領有していたので、そこから巨額の資金が流れ込んできた。こういう事情のため、ドイツにおけるような銀行資本による産業支配の特異な形態は一般化してはいない。しかし英国と比べれば事業銀行の活動は早くからかなり活発であった。すでに1852年にはペレール兄弟がクレディ・モビリエを創立し、旺盛な大事業銀行の活動の先駆となった⁵⁾。しかしその後におけるフランスの事業銀

行と国内産業との結びつきはドイツに見られるよりもはるかに緩く不徹底なものであった。その原因は銀行資本の介入を強く要請しない産業自体の性格の中に求められるとともに⁶⁾、高利潤および安全性を切望するフランス銀行資本のといった必然的な方向であったとも考えられる⁷⁾。すなわちフランスの銀行資本は国内産業の育成に投下するよりもはるかに利益率の高い外国の事業あるいは安全性の大きい外国の公社債に興味を持つ傾向が強かったのである。

しかし英国の場合にもそうであったように、フランスにおいても基本的には近代大銀行と大産業企業との資本的な結合関係は確実な発展をたどらざるをえなかった。それはフランスにおいても近代的大重工業部門が確実に発展し始め、企業の拡大と集中化が進んできて、巨大なトラストやコンツェルンが出現するにつれて、大銀行との相互連鎖関係は必然的に緊密化せざるをえなかったからである。私はすでに別の機会において、フランス経済界に発展してきた企業集中と独占的支配に関するやや詳細な実証的研究を発表しておいたから、ここでは一々それに言及することはしない⁸⁾。

私が研究課題の一つとしている「フランス重工業発展史」の見地から、ここにとくに興味をひかれるのは、このような重工業コンツェルンの群立の中でも、ド・ヴァンデル・グループとシュナイダー・グループという二つの対立する巨頭存在である。この両巨頭がフランスばかりでなく西欧きっての強大な重工業コンツェルンであることは前掲の拙稿に述べた通りであるが、前者はあくまでロレーヌ地方の鉄鋼部門に集中化された巨大産業資本的特性を堅持しているのに対し、後者は同じ重工業コンツェルンでも主力はむしろ兵器・機械・造船部門におかれているばかりか、大銀行に参与し、あるいは自ら大銀行を設立して、それらを通じて国内のみならず外国にまで広く各分野に資本的支配網を拡げているという、全く対照的な形態をとっているのである。

私はここではフランス金融資本の代表的な一例として後者すなわちシュナイダー・コンツェルンについて少しく詳細にその歴史的発展過程をたどってみた。シュナイダー・コンツェルンはその資本的規模においては、もちろん米国の代表的トラストのような大きさは見られないが、西欧的コンツェルンとして

は第一流に属するものであり、その国内的・国際的發展過程においてよくフランス流の金融資本化の諸特徴を示している。のみならず、第2次大戦後急速に進行した西欧諸国の経済統合運動（シューマン・プランから経済共同体へ）の資本的基礎ともなっている点で特別に重要な役割りを演じてきた。言いかえればこのシュナイダー・グループのような国際的巨大大企業コンツェルンの発展によってフランス・ドイツ・ベルギー・オランダ等の有力な独占資本が相互に緊密に結びついているという事実が欧州統合運動の発展にもっとも重要な推進的作用を営んでいるという点を私はとくに重視しているのである。

- 1) 小島精一『企業集中論』日本評論社、1929年、2-36頁参照。
- 2) Vogelstein, *Die finanzielle Organisation der Kapitalistischen Industrie und die Monopolbildungen*, 1914. 寺村鉄三・山本道雄共訳『独占理論の展開：工業における金融と独占の形成』慶應書房、1942年。
- 3) S. Aaronovich, *Monopoly*, Chap. I & III. 佐藤・高木共訳『独占——イギリス帝国主義の実態』1957年、20頁以下、および69頁以下。
- 4) John Atkinson Hobson, *The Evolution of Modern Capitalism: A Study of Machine Production*, 1949, pp. 255-261, 参照。Hobson は米国における産業・鉄道・銀行の三位一体的構成をとくに強調している。
- 5) Henri Sée, *Histoire Economique de la France*, II, p. 256.
- 6) ことにフランスはドイツと異なり、近代重工業の源泉力たる石炭資源の埋蔵量が乏しく、そのために重工業の発展が緩慢であった。このフランス産業の構造的な特色とフランスにおける個人的中小企業の特異な存在とについては、拙稿「フランス経済の復興政策」第1章、東洋大学『経済経営論集』第4号、1956年、および小島精一監修『世界経済50年史』第1巻、1957年、中の拙稿参照。
- 7) Herbert Feis, *Europe, the World Banker*, 1930, および向井鹿松『証券市場組織各論』丸善株式会社、1927年、参照。
- 8) 拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」東洋大学『重工業研究』創刊号、1956年。

なお Shneider はフランス語ではシュネーデルと発音されるが、日本では一般にシュナイダーと読まれることが多かったため、本書ではシュナイダーを使用することにした。

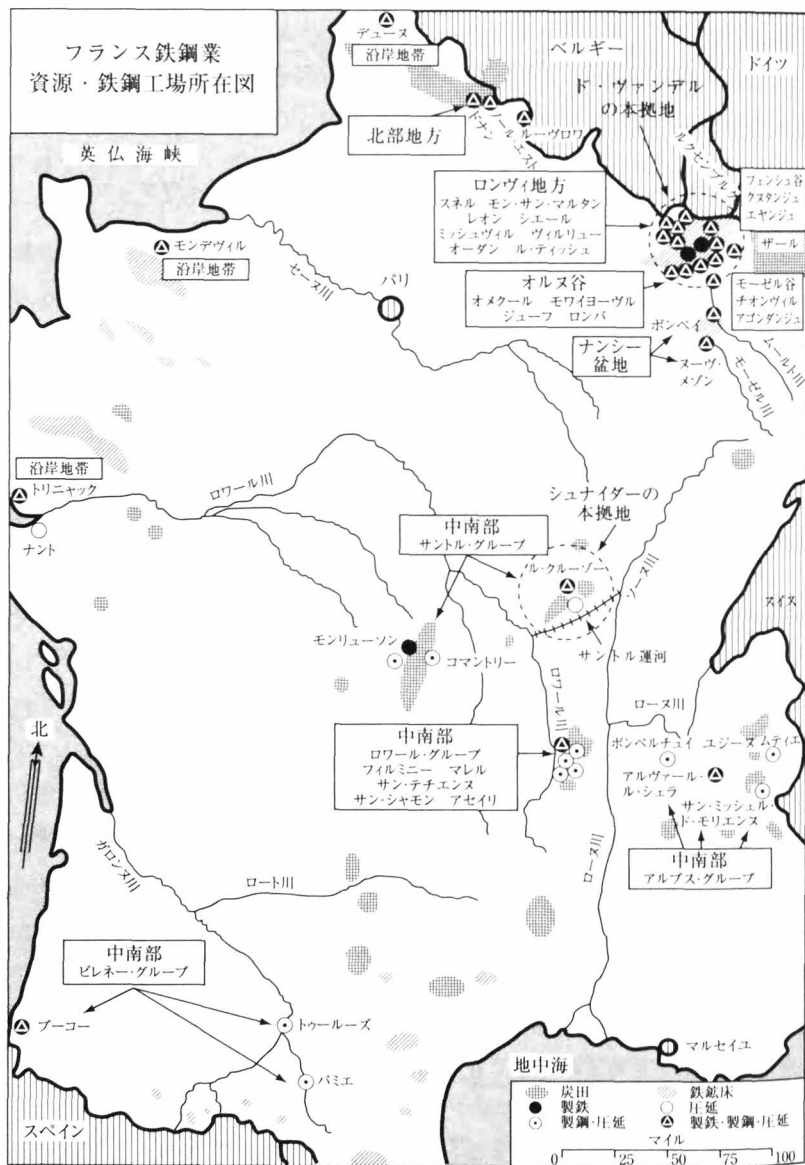
第1節 産業資本としてのシュナイダー・コンツェルンの発展

1. ル・クルーゾー工場の建設とシュナイダーおよびド・ヴァンデル

20世紀の大鉄鋼・機械・兵器・造船コンツェルン、シュナイダーは、1836年ル・クルーゾー所在の鉄鋼工場および鉱山の買収によって発足した。ル・クルーゾーの鉄鋼工場は実にフランスのもう一つの代表的重工業コンツェルンであるド・ヴァンデルによって1784年に創立されたもので、フランス近代鉄鋼業の先駆となった由緒のある工場であった。当時フランスは米国独立戦争において植民地軍を支援して英国と戦っていたために、優秀な兵器を切実に必要としていた。そこでワットの協力者で英国の産業革命の有力な指導者であったジョン・ウィルキンソン (John Wilkinson) の弟、ウィリアム・ウィルキンソン (William Wilkinson) は、フランス政府の要請でナントから10kmのロワール河中にあるアンドレ (Indret) 島に新しい王立火砲鑄造工場を建設した。そしてこの工場に十分な原料を供給するためにド・ヴァンデル¹⁾によって設立されたのがル・クルーゾーの鉄工場である²⁾。かくて大軍需工業コンツェルン、シュナイダーはその発祥の時からすでに兵器生産に運命づけられていたのである。もちろんル・クルーゾーはアンドレ島からかなり遠距離にあったが、ロワール河とソーヌ河とを結ぶシャロレ (Charolais) 運河 (現在のサントル運河 Canal du Centre) を完成すれば、両地方間の運輸は容易になると考えられた。ル・クルーゾーには鉄鉱石および石炭が存在し、当時としてはひじょうに優れた立地条件を有していた。またル・クルーゾーは中部フランスにあって国境から遠く離れており、軍需工場としても特別の国防経済的な優れた立地条件を持っていた (図7-1参照)。

ル・クルーゾー工場は創立当時から最新式でかつ西欧大陸最大の工場でもあった。西欧大陸最初のコークス高炉はこのル・クルーゾーで1785年12月5日に

図 7-1 フランス鉄鋼業



火入れされた³⁾。従来の木炭高炉の二倍の大きさで、フランス製鉄史上画期的な出来事であった。当時の同工場の銑鉄生産能力は年間5,000トンに上った。当時このように大量を生産できる工場は世界中に英国よりほかになかった。他の大陸最大級の工場、モワイヨーヴル、エヤンジュ等でも年間銑鉄生産は僅かに700～900トンにすぎなかった⁴⁾。またワットの回転式蒸気機関を真先に使用したのもル・クルーゾーであった⁵⁾。すでにこのころからル・クルーゾーは大コークス高炉をはじめとして、さまざまな工程に使用される蒸気機関、ピストン利用の送風機械、鉱山から精錬所への鉄道、新式火砲鑄造所等を備えており、原料から製鉄、さらに加工部門までの縦断的工程を総合的に経営する巨大な工場となっていたのである。

フランス革命によってド・ヴァンデルはフランスから追放されてドイツに亡命し、ル・クルーゾーは経営者を次々に変えたが、遂に英国のマンビー・ウィルソン社 (Manby Wilson & Co.) の手に入った。しかし1830年代の不況でマンビー・ウィルソンは破産した。そして1836年12月21日、ル・クルーゾー工場はアドルフ・シュナイダー (Adolphe Schneider) およびウージェーヌ・シュナイダー (Eugène Schneider) に268万フランで落札されたのである。このシュナイダー兄弟は2カ月前にセイユール (Seillière) 銀行によって設立された合資会社の支配人であった⁶⁾。こうしてシュナイダーはル・クルーゾーを土台として現在まで一世紀以上にわたりめざましい発展を遂げることになったのである。

シュナイダーはル・クルーゾー工場を中心として原料・製鉄鋼・機械・兵器の縦断的な重工業コンツェルンを作り上げ、ことに機械・兵器産業においてはフランス最大の生産者になった。また、重工業を土台としてしだいに金融活動にも参加するようになり、遂には自ら銀行を設立してフランス国内の銀行、産業はもちろん、外国にも支配の手を拡げて、国際的な大金融資本に発展していった。これに対してル・クルーゾー工場の創立者であったド・ヴァンデルは、フランス革命でル・クルーゾーを失ったが、革命後はロレーヌのエヤンジュを足場として同地方に大規模な鉄鋼コンツェルンを建設した。シュナイダーが機

械・兵器産業に特色を持っているのに対して、ド・ヴァンデルはもっぱら鉄鋼の大量生産に経営を集中させた。またシュナイダーと異なり金融活動にはあまり活発に参加することなくあくまでも産業資本家として終始した。こうして第2次世界大戦後もド・ヴァンデルはフランス最大の鉄鋼王として優位を誇った。他方シュナイダーの方は直接に管理している鉄鋼生産高こそはるかにド・ヴァンデルよりも少ないが、その機械部門はフランス第一であり、またフランス最大の金融資本の一つとして、フランスおよび西欧大陸の経済界に大きな支配力を有するようになった。

2. 19世紀中葉におけるシュナイダー・コンツェルン

1815～30年の王政復古時代には、フランス経済の発展はなお緩慢であったが、1830～48年の7月王政時代に入ると、フランス代議院の中心勢力であった大資本家に擁立されたルイ・フィリップが熱心な工業助成政策をとり、工業の発達には実にめざましいものがあった。フランスの産業革命が本格化したのはこの時期からであり、このころから熱狂的な鉄道建設が始まった⁷⁾。1832年にロアンヌ～サン＝テチエンヌ間、37年にパリ～サン＝ジェルマン間、39年にパリ～ヴェルサイユ間が開通した。また42年以後には国家が鉄道建設に補助金を出すことになり、かくてパリ～オルレアン間、パリ～ルーアン間が1843年に、ルーアン～ル・アーヴル間、オルレアン～ブルジュ～シャトルー間は47年に、パリ～ブリュッセル間、パリ～ブローニュ間は48年に竣工して、合計1,931kmが完成し、4,000kmが建設中となった。

鉄鋼業はこの旺盛な鉄道建設が需要する大量の鉄道用資材の生産によって飛躍的に発展した⁸⁾。ことにシュナイダーやド・ヴァンデルのような大企業は鉄道会社と緊密に結びついていた。1837年から47年の10年間にシュナイダーの石炭採掘高は5,800トンから10万トンに、銑鉄生産は5,000トンから1万8,000トンに、錬鉄は2,500トンから1万6,000トンに、機械は1,000トンから4,500トンにそれぞれ増大した。シュナイダーの機械工業の技術はフランスの先端をいくもので、1838年にはフランス最初の機関車を製造した。このようにシュナイ

ダーは僅か10年間に生産の規模を2ないし5倍に増大させた。47年にはシュナイダーの販売額は1,080万フラン、労働者数は3,000人に上っていたほどである⁹⁾。

ルイ・ナポレオンの第2帝政時代（1852～70年）には、フランス工業はさらにいっそうの発展を遂げた。物理および化学の発見があらゆる方面に応用され、鉄道の建設が新市場を開拓し、船舶の発達 は外国貿易を容易にしたからである。鉄鋼業の生産は60年代に入ると飛躍的に増大した。それは工業全体の発展に伴う需要増大の刺激によるとともに、木炭炉からコークス炉への転換、および60年代のベッセマー製鋼法の発明という技術的進歩が大きな原因であった¹⁰⁾。さらに第2帝政時代にはクリミア戦争、イタリア戦争、普仏戦争、東洋各地における植民地戦争等の相次ぐ戦争によって龐大な軍需が現われ、すでに下火になっていた鉄道建設にとって代わり、鉄鋼業および軍需工業を著しく繁栄させた。シュナイダーは年々設備を拡張させ、1867年には工場敷地120ヘクタール、建坪20ヘクタールとなった。1867年現在のシュナイダー社の販売額および生産高は次のとおりである¹¹⁾（1839年に入手したシャロン＝シュル＝ソーヌ製造工場を含む）。

販売額	3,500万フラン
鉄鉱石	30万トン
石炭	23万トン
銑鉄	13.3万トン
錬鉄	10万トン
機械	1.62万トン

3. 19世紀後半におけるシュナイダー・コンツェルンの成長

しかしこのような工業全体の発展のかげには、中小企業の没落、大企業への活発な集中過程があった。鉄道会社と結びつかなかった中小鉄鋼会社は落伍した。さらに1860年の英国との自由通商条約がそれまで保護されてきたフランス鉄鋼業を英国との激しい競争にさらしたため、大工業への集中が促進され

た¹²⁾。このころからフランスはしだいに独占資本主義の方向に向かって進んでいった。

シュナイダーはまず原料資源を次々に自己の支配下においた。すなわち1853年および55年にル・クルーゾーの北方約20kmのクッシュ（Couches）附近のクレオ（Créot）、メズネ（Mézenay）、シャンジユ（Change）の鉄鉱山（2,000ヘクタール）を獲得した。これらの鉱山は年間30万トンの鉄鉱石を供給した¹³⁾。続いてモンシャナン（Montchanin）、ロンパンデュ（Longpendu）およびドシズ（Decize）の炭坑を買いとった¹⁴⁾。一方機械部門でも集中を進めた。すでに1839年にはシャロン＝シュール＝ソーヌ造船所（Chantiers de Construction de Chalon-sur-Saône）を併合していたが、1882年にはボルドー附近の造船会社ジロンド造船所（Chantiers et Ateliers de la Gironde）の創立に大規模に参加し、1897年には地中海製鉄造船（Forges et Chantiers de la Méditerranée）を獲得した¹⁵⁾。

アンリ・セーは1847年ごろのフランス最大級の鉄鋼企業としてル・クルーゾー、フルシャンボー、ドカズヴィルおよびドナンを挙げ、ロレーヌ鉄鋼業はまだ一段低い地位にあったと言っているが¹⁶⁾、1870年代以後になると状況は一変した。すなわち、トーマス製鋼法の発明によってロレーヌの莫大な鉄鉱石資源を基礎とした大規模な銑鋼一貫工場がド・ヴァンデルをはじめとして続々と建設されるようになり、ロレーヌ地方は粗材部門の大量生産を特色とする大鉄鋼業地帯として勃興してきた。ロレーヌに本拠をおくド・ヴァンデル・グループの躍進はこの時から始まった。1870年の普仏戦争に敗北した結果、フランスはアルザス・ロレーヌの一部をドイツに割譲したが、なおフランス領側には莫大な鉄鉱石資源が残っていたのである。シュナイダーはトーマス法をフランスで最初にとり入れたのであるが、シュナイダーの本拠である中部地方は石炭および鉄鉱石資源のいずれもが涸渇するようになってきて、このような粗材の大量生産には適さない状態であった。そこでシュナイダーはますます高級鋼の生産に主力を注ぎ、またその加工部門、とくに高度の機械工業（機械・車両・兵器等）を発展させ、ここに一種独特の長大な縦断的結合組織を形成したのであ

る。1950年代においてシュナイダーのル・クルーゾー社は4つの機械工場を有し、フランスの重金屬工業会社の中でも最大のものとなっている。兵器部門はすでに第一次大戦後に国有化されていたので、当時の主な製品は機関車、堰堤の水門、鉦山設備、鉄鋼工場および精油工場設備、モーター、船舶用電気設備等である。

シュナイダーの長大な縦断的結合に対して、ド・ヴァンデルはむしろ基礎部門だけの集約的な結合に特色を持っている。鉄鉦石および炭坑から圧延までの過程は極めて大規模に結合しているが、ほとんど機械工業部門を所有していない。もっぱら鉄鋼部門に事業の重点をおいている。すなわちド・ヴァンデルはロレーヌのモワイヨーヴル、エヤンジュおよびジュフ (Joëuf) にそれぞれ巨大な鉄鋼一貫工場を所有している。地理的にも所属工場は同一地域に集中化されている (図7-1 参照)。

こうしてシュナイダーおよびド・ヴァンデルはフランスの代表的二大重工業コンツェルンとして並行的に発展しながら、それぞれの立地条件に応じて一方は高級鋼および機械工業に、他方は粗材としての鉄鋼の大量一貫生産に特色を発揮するようになった¹⁷⁾。産業資本家としてのシュナイダーの歴史については詳しくはジャン・シュヴァリエ『ル・クルーゾー』(Jean Chevalier, *Le Creusot*, 1946) を参照されたい。

- 1) ド・ヴァンデルは当時すでに有力な製鉄業者で、ロレーヌのエヤンジュに大工場を所有していた。
- 2) W. O. Henderson, *Britain and Industrial Europe*, pp. 39-42 および Pierre Brison, *Histoire du Travail et des Travailleurs*, pp. 401-402. なおド・ヴァンデルが大工場を建設する以前のル・クルーゾー地方の鉄鉦山開発時代については、Jean Chevalier, *Le Creusot*, pp. 1-40, に詳しい。
- 3) フランスにおける木炭炉からコークス炉への転換の状態については本書第2, 3, 5章および J. H. Clapham, *Economic Development of France and Germany*, pp. 60-61, 235, 参照。フランスにおいてコークス高炉が普及したのはひじょうに遅く、コークス高炉がほとんど全部木炭炉にとって代わったのは第2帝政時代になって

からである。ル・クルーゾーのコークス高炉採用は例外的に早い。

- 4) J. Chevalier, *Le Creusot*, p. 99.
- 5) W. O. Henderson, *Britain and Industrial Europe*, pp. 45-46.
- 6) J. Chevalier, *op. cit.*, p. 159.
- 7) Henri Sée, *Histoire Economique de la France*, pp. 212-215.
- 8) フランスの銑鉄および錬鉄の生産は1818年の22万トンから1847年には59万トンに増大した。多数の新高炉が火入れされた。バッドル炉は1834年には184基だったが、47年には456基が稼働していた。Sée, *op. cit.*, p. 167.
- 9) Brison, *op. cit.*, p. 404.
- 10) 鉄鋼業の技術的進歩とその意義については詳しくは小島精一『鉄鋼業発展史論』有斐閣、1925年、および『鉄鋼業論』千倉書房、1943年、参照。
- 11) Brison, *op. cit.*, p. 404.
- 12) Sée, *op. cit.*, p. 297.
- 13) Chevalier, *op. cit.*, p. 169.
- 14) Brison, *op. cit.*, p. 404.
- 15) Chevalier, *op. cit.*, p. 199.
- 16) Sée, *op. cit.*, p. 167.
- 17) 中部地方およびロレーヌ地方の鉄鋼業の特色についてはJ. Tribot-Laspière, *L'Industrie de l'Acier* およびJ. Chardonnet, *La Sidérurgie française*, 1954、参照。

第2節 金融資本としてのシュナイダー・グループの発展

1. パリ合同銀行との結合

シュナイダーはフランス第一流の重工業企業としてその工業活動を発展させたが、前述したように創立当初から金融資本家的性格を持っていた（セイエール銀行との関係）。1854年以後シュナイダーはフランス銀行の理事となり、すでに金融方面にも大きな勢力を有していた¹⁾。フランス銀行は1840年以来地方発券銀行の設立が禁止され、二月革命がさらに各地方発券銀行をフランス銀行に合併させてから、発券独占権を持っていた。かくて同銀行は割引、動産貸し、

国家および国庫に対する援助等に当たり、全フランス経済に支配的影響力を有していた。

このころからフランスにおいてはかの有名なペレール兄弟のクレディ・モビリエ (Société Générale du Crédit Mobilier, 1852年創立) をはじめとして、事業銀行が相次いで設立された²⁾。すなわち

1858年 商工業信用一般銀行 (Société Générale du Crédit Industriel et Commercial)

1863年 クレディ・リヨネ

1864年 ソシエテ・ジェネラル (Société Générale pour le développement du Commerce et du Crédit en France)

1872年 パリ・オランダ銀行 (Banque de Paris et des Pays-Bas)

それまで産業、ことに鉄道に対する金融は、ロスチャイルドやマレー、オタング等のようなオート・バンクと呼ばれる私人大金融業者によって行われていた³⁾。しかし彼らは国内産業よりも国債や外国の大企業の社債にいつそう魅力を感じていて、急速に発展しつつある国内産業の資本の要求を満足させることができなくなった。この時代的要求に応じて出現したのがこれらの事業銀行である⁴⁾。その中でも最大のものはパリ・オランダ銀行であった。この銀行は1872年にアムステルダム (オランダ) の信用預金銀行 (Crediet-en-deposito-Bank) とパリのパリ銀行 (Banque de Paris) の合併によって成立したものである。さらに1882年にはパリ合同銀行 (Banque de l'Union Parisienne) が設立されたが、この銀行は1874年にできたバンク・パリジェンヌ (Banque Parisienne) を中心として、プロテスタントのオート・バンクが合同して創設したものである。シュナイダーはミラボー銀行、マレー銀行等とともにこの銀行の大株主となった⁵⁾。同行にはベルギーの代表的大銀行であるソシエテ・ジェネラル・ド・ベルギー (Société Générale de Belgique)⁶⁾ も参加している。

パリ合同銀行はフランス鉄鋼業の背景をなす主な大金融資本であるが、シュナイダーはこの銀行と深く結合して、とくにロレーヌ地方の主要鉄鋼企業と関係している。同銀行は鉄鋼業においてはド・ヴァンデル⁷⁾、ルーヴロワ＝モン

パール＝オールノワ（Louvroil-Montbare-Aulnoye）、およびことにド・ネルヴォ（de Nervo, Denain-Anzin）と密接に関係している。鉄鋼業のほかにも同銀行は運輸、石油、土木、鉱山、銀行、保険業等に広く勢力を有し、また植民地、ことにアルジェリアおよびチュニジアにも強力に進出している⁸⁾。1957年現在パリ合同銀行およびそれに参与している銀行の支配人および代表者達は、重役のポストを400も持っており、その中41が社長、20が副社長の地位である⁹⁾。

しかしすでに言及したように、フランスの事業銀行の性格はドイツの銀行と著しく異なることに注意しなければならない。ドイツの事業銀行は国内産業資本と密接に結びついてそれを支配し、その経営に深く関与し、いわば一心同体となってその発展に努力を集中した。例えばシャフハウゼン銀行はホエニックス、ホエルダア、ホエッシュ、ポッフム等を創立以来支配していたが、ロレーヌ鉄鋼業が勃興するに及んでシャフハウゼン銀行はロートリンゲン製鉄所とも結合した。さらに1902年には同銀行はスペーター家（ロンバッハ製鉄所、モーゼル製鉄所、ロージンゲン、リューメリンゲン、デュデリンゲン等を支配）の中部ライン銀行と結合して、ロレーヌ地方にさらに勢力を拡大するとともに、他方この中部ライン銀行の監査役であるフーゴー・スチンネスを通じてルール炭田にも勢力を加えた。こうしてシャフハウゼン銀行は割引銀行、ドイツ銀行、ドレスデン銀行とともにドイツ重工業に重要な支配を行ったのであるが、この銀行の支配は深く経営の合理化にも立ち入っていることが注目されねばならない¹⁰⁾。

フランスの事業銀行にはこのような強力な経営支配に没頭するものを見ることはできない。パリ・オランダ銀行にしても、パリ合同銀行にしても、その金融活動はフランス国債、フランス植民地公債、パリその他の大都市の市債の発行、外国公債の発行、ならびに内外における銀行の設立、商工業等の事業会社の設立等、広範囲に分散されており、ドイツの銀行ほど国内産業（重工業・化学工業等）に対する経営支配に立ち入っておらず、比較的緩やかな資本的支配にとどまっている。La France et les Trusts (Economie et Politique 誌1954年5～6月特集号)の資料によってフランス諸銀行の活動に関する方針を考察してみ

でも、そのような産業支配のあり方が明らかである。シュナイダー・グループの構成にも、このフランス的性格は現われている。しかしその上でシュナイダーは鉄鋼業・機械工業を中心とした重工業企業に主力を注いでいる点に特徴を有している¹¹⁾。

2. ユニオン・ユーロペエンヌ・アンデュストリエル・エ・フィナンシエールの設立および支配

シュナイダーはパリ合同銀行のほかにバンク・デ・ペイ・デュ・ノール (Banque des Pays du Nord)¹²⁾ およびクレディ・リヨネにも参与しているが、とくにシュナイダーの金融資本的活動はその子会社としてのユニオン・ユーロペエンヌ・アンデュストリエル・エ・フィナンシエール (Union Européenne Industrielle et Financière, 欧州産業金融合同銀行) の設立によっていっそう強力に推進されるようになった。この銀行はシュナイダー自身の事業銀行として1920年に創設された。大コンツェルンがその体系中に大銀行を巻きこんだり、あるいは自己に隷属する銀行を設立してこれを駆使するに至ることは、とくにシュナイダーのみに見られるものではない。工業的・資本的集中運動が高度に進展してくると、産業コンツェルンの銀行資本からの解放、さらにすすんでは逆に産業家による銀行支配の現象が各国に広く現われるようになったのである。ことに第1次大戦後の旺盛な産業集中運動において世界的にその傾向が著しくなったのであるが¹³⁾、シュナイダー・グループにとっても第1次大戦後は特に金融資本的發展の点で注目されるべき一つの飛躍期をなしていた。

この新設の金融機関を通じてシュナイダーは中欧、ことにポーランドのフタ・バンコヴァ鉄鋼 (Forges et Aciéries du Huta Bankowa)、チェコスロバキアのスコダ (Skoda) 兵器工場、ハンガリーのバンク・ジェネラル・ド・クレディ (Banque Générale de Crédit) 等の有力な重工業および金融会社に大きな資本的支配権をつくり上げた。第1次大戦後のこの中欧進出は国際コンツェルンの形成史上、ひじょうに重要な意義を持っていたのであるが、ミュンヘン会談と1941年との間に、シュナイダーは大した損失なしにこれらの外国企業支配

権を売却してしまった¹⁴⁾。

第2次大戦中には1943年にバンク・ド・ペイ・デュ・ノールを吸収した。ユニオン・ユーロペエヌスは、パリ・オランダ銀行、インドシナ銀行 (Banque de l'Indochine)、パリ合同銀行に次ぐ有力な事業銀行となった。1953年現在の同行の規模は次の通りである¹⁵⁾。

資本金	10億7,100万フラン
準備金	45億200万フラン
利益金	2億9,000万フラン
預金額	172億フラン
持株	60億9,500万フラン

同行は冶金部門の他にも運輸、製紙、皮革、薬品、石油、保険、銀行等ほとんどあらゆる種類の企業を傘下に収めている。外国においても大企業に進出している。欧州重工業の支配については後述するが、海外ではラテン・アメリカ、アフリカ、カナダにまで手をのばして雄大な国際的支配力をつくり上げている。海外における主な関係企業は次のとおりである。

(1) アルゼンチン ロザリオ (Rosario) 港

(2) メキシコ { メキシコ産業開発会社 (Sté pour la Développement industriel du Mexique) 等

(3) カナダ { 同盟開発会社 (Confederation Development Corporation, 金融会社)
西カナダ石油 (West Canadian Petroleum, 石油探鉱)
西カナダ炭坑 (West Canadian Collieries) 等。

(4) アフリカ { モロッコ信用銀行 (Crédit Marocain)
フランス領コンゴ鉱山 (Minière du Congo français)
フランス・ガボン会社 (Cie française du Gabon) 等。

その他にも次のような銀行・保険会社の連鎖網を持っている。

(1) 植民地不動産信用銀行 (Crédit Foncier colonial et de Banque) } 参与
(2) 産業動産銀行 SOVAC (Crédit Mobilier industriel SOVAC) }

(3) シャリュ銀行 (Banque Chalus), その他の支配

このユニオン・ユーロペエンスにおいて圧倒的支配権を持っているのはもちろんシュナイダー・グループであるが、同時にパリ合同銀行、ハンブロ (Hambro)¹⁶⁾、ロスチャイルド¹⁷⁾も重要な参与を行っている。こうしてユニオン・ユーロペエンスにおける結びつきを通じて、シュナイダーはこれらの国際的大投資団とも密接な関係を持っているわけである。

3. シュナイダー・エ・コンパニー (持株的親会社) の創設

シュナイダー・エ・コンパニー (Schneider et Cie) は自身で、またユニオン・ユーロペエンスを通じて、持株、株式持合い、重役交換等によって多数の会社を支配し、国際的な一大コンツェルンを形成した。ことにその株式参与は内外各方面にわたり注目すべき広がりを持っている。「参与」の方法によると比較的簡単に、かつ多数の企業を支配下におくことができる。そしてその支配網は直接接触する子会社にとどまらないで子を通して孫に、また曾孫にというように三重にも四重にもピラミッド的に発展するようになる。また他の企業との共同参与によってもさらに広くその連関網を拡大することができる。このようにしてシュナイダーは膨大なコンツェルン網を作り上げたが、第2次大戦後になるとこの膨大な支配網を有効に統括し、運営するために持株的親会社がその中心に設立された。すなわちシュナイダー・エ・コンパニーは1949年にその工場管理権をル・クルーゾー製鉄 (Forges et Ateliers du Creusot) に譲渡して、純粹の持株会社となったのである¹⁸⁾。

1953年におけるシュナイダー・エ・コンパニーの資本金は26億1,000万フラン、諸積立金101億2,200万フラン、利益金4億500万フランであった。シュナイダー・グループはこのシュナイダー・エ・コンパニーおよびユニオン・ユーロペエンスを双頭の支配者として総合的に管理されているものとみることができる。

4. シュナイダー・グループの構成

シュナイダー・グループがシュナイダー・エ・コンパニーおよびユニオン・ユーロペエンヌによって直接所有あるいは参与している重工業関係の会社は、はっきりわかっているものだけでも20社近くあり、孫、曾孫関係にある会社はさらに多数に上っている。これらの系列会社の中でとくに注目されるものだけを次に列記して簡単に説明しておこう¹⁹⁾。まずシュナイダー・エ・コンパニーは次の三つの直系子会社を所有している。

(1) ル・クルーゾー製鉄 (Forges et Ateliers du Creusot)

冶金工場および機械製作工場6を有し（この中冶金工場はル・クルーゾーおよびサン＝テチエンヌの二つ）、従業員数は1万7,300人、1953年の粗鋼生産は20万トンである。これでわかるようにル・クルーゾー社自体はその主力を加工部門においている。1953年現在の資本金は73億フラン、準備金47億フラン、利益金4億600万フランに上った。

(2) 土木産業会社 (Compagnie Industrielle de Travaux)

シュナイダー・グループの土木部門の先頭に立っている。資本金は10億フランである。

(3) ドロワトモン＝ブリュヴィル鉱山会社 (Société Minière Droitaumont-Bruville, 旧 Sté Générale des Mines)

ロレーヌの鉄鉱石採掘会社。資本金7億5,000万フラン。

以上の3社のほかにシュナイダーは直接に、あるいはユニオン・ユーロペエンヌを通じて間接に多数の企業を支配しているが、その中の基礎的重工業企業の主なものは次のとおりである。

(1) ノルマンディ製鉄会社 (Société Métallurgique de Normandie)

ノルマンディの鉄鉱石資源を土台としてモンデヴィル (Mondeville) に冶金工場があり、本来はドイツのティッセン (Thyssen) グループによって創設されたものであるが、第1次大戦後、シュナイダーの手に移った。

1954年の生産は次のとおりである²⁰⁾。

銑鉄	32万9,640トン
トーマス鋼	24万9,484
マルタン鋼	9万7,366
市販用半成品	4万6,652
市販用圧延材	23万5,755
鉄鉱石（1952年）	56万8,000

海岸に位置している関係上、輸出が多く、外国向け販売は生産の約50％に達し、あとの15％が海外領土向け、35％が本国向けであった。

資本金	21億500万フラン	（1953年）
準備金	12億4,700万フラン	（1952年）
取引額	120億フラン	（1952年）
利益金	1億6,700万フラン	（1953年）
従業員	4,600人	

(2) クニユタンジュ製鉄会社（Société Métallurgique de Knutange）

この工場は1881年に設立され、最初はベルギー人の所有であったが、1900年以來、ドイツのクレックナー（Klöckner）グループの手に移った。第1次大戦後クレックナーから強制的に没収されて、フランス資本によって再編成された。この会社にはド・ヴァンデル、ド・ネルヴォ、シデロール（Sidelor）、シャティヨン＝コマントリー等も参与しているが、その指導権を握っているのはシュナイダー・グループである。

この工場は隣接鉄鉱山（同社所有）から特有の運搬機械をもって鉄鉱石を直接運び一貫作業をする。高炉は日産300トンないし600トン・クラスのものが10基ある。製鋼はすべてトーマス鋼で、30トン容量の転炉が6基ある²¹⁾。

1952年の生産状態は次のとおりである。

生産	鉄鉱石	200万トン
	銑鉄	67万トン
	粗鋼（1953年）	50万5,000トン
資本金		24億フラン

準備金	24億9,100万フラン
取引額	182億フラン
利益金	2億1,500万フラン

シュナイダー・グループに属する鉄鋼企業としては普通このル・クルーズー、ノルマンディ、クニュタンジュの3社をもって代表させている。しかし、シュナイダーの鉄鋼部門における資本的支配は、決してこの3社につきるものではなく、とくにルクセンブルクの巨大な国際コンツェルン、アルベッド (ARBED) の支配を通じて広く国際的に拡大している。

(3) アルベッド (ARBED, Aciéries réunies de Burbach-Eich-Dudelange)

シュナイダー・エ・コンパニーは第1次大戦後ルクセンブルクのテール・ルージュ製鉄会社 (Société Métallurgique des Terres Rouges) を支配下においたのであるが²²⁾、その後、総合的大トラストたるアルベッドが成立した時、テール・ルージュはこのトラストに合流したので、それ以来シュナイダーはアルベッドの株を持つようになったのである²³⁾。シュナイダーのアルベッド株所有率は第2次大戦後10%から25%に増大している。現にアルベッドの副社長はシュナイダー・エ・コンパニーの代表者であるシャルル・シュナイダー (Charles Schneider) である。残りの株式はベルギーの大金融資本グループたるソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジーク (Sté Générale de Belgique)、バルバンソン (Barbanson) 家、ブリュフィナ (Brufina)、およびブリュッセル銀行 (Banque de Bruxelles) の手にある²⁴⁾。だから、このアルベッドを通じてシュナイダーはベルギーの国際的大金融資本とも緊密に提携しているのである。この点についてはさらに後述する。

アルベッドは欧州石炭鉄鋼共同体の中でも最大級の鉄鋼企業であり、かつ国際的に広大な支配網を持っていた。その製鋼高は1953年には227万トン、54年には238万トンに上った。このうちルクセンブルク内の諸工場の生産が74%、ザール内が26%である。

(1953年現在)

資本金	210億フラン
-----	---------

準備金	155億フラン
利益金	14億5,600万フラン
従業員	2万2,730人

(4) S. O. M. U. A. (Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'artillerie)

自動車, 工作機械, 兵器等の製造会社であり, 子会社アトリエ・ド・ヴェニシウ (Ateliers de Venissieux) を所有している。

資本金	4億フラン	(1953年)
準備金	19億4,000万フラン	(1952年)
利益金	9,500万フラン	(1953年)
取引額	65億フラン	(〃)
従業員	3,000人	

(5) ジロンド製鉄造船 (Forges et Chantiers de Gironde)

ボルドー附近の造船会社。

資本金	3億7,700万フラン
準備金	10億2,900万フラン
利益金	1億2,400万フラン
従業員	1,700人

(6) オート・プレシジョン 光学機械 (Optique et Mécanique de Haute Précision)

映写機や写真機等のレンズ類を製造。

資本金	1億7,800万フラン
-----	-------------

(7) ジャズ (Jaz)

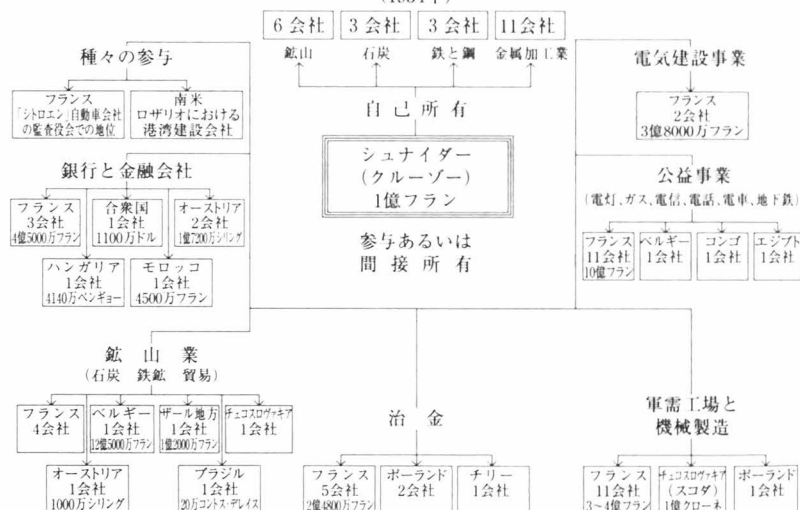
目覚時計の製作。ブランド (Brandt, スイスのオメガ社), ティボデ (Thibaudet) 等が同時にジャズに参加している。

(8) その他の参与

(a) ヴィンタースラク炭坑 (Charbonnages de Winterslag) ベルギーのカンピーヌの炭坑会社。

(b) エルシュトラン・エ・ゾルデ炭坑 (Charbonnages Helchteren et

図7-2 フランス軍需・冶金コンツェルン
シュナイダー・クルーズー
(1934年)



Zolder) ベルギーの炭坑会社。

- (c) アンベックス社 (Sté Impex) 輸出入会社。
- (d) トルコ貿易会社 (Cie pour le Commerce avec la Turquie)
- (e) デュスリエ社 (Eté Ducellier) 自動車部品会社。米国のベンディックス (Bendix) およびロスチャイルドとともに参与している²⁵⁾。
- (f) マテリアル・エレクトリック S. W. (Matériel Electrique S. W.) シュナイダーおよび米国のウエスティングハウス (Westinghouse) が半分ずつ参与している。電機・車両・発電機・モーター等を製作、それ自身メルラン・エ・ゲラン (Merlin et Gerin) という大会社に参与している (資本金16億フラン)²⁶⁾。
- (g) その他
- (9) 技術協定
 - (a) メルラン・エ・ゲラン (同時に資本参与もしている)。
 - (b) アンフィ製鉄会社 (Société Métallurgique d'Imphy) 旧コマント

リー・フルシャンボー・エ・ドカズヴィル。商工業銀行（Crédit Industriel et Commercial）、ド・ネルヴォ等に支配されている。

(c) その他

最後に第2次大戦前のシュナイダー・コンツェルンの構成を図7-2によって示しておく²⁷⁾。これによってシュナイダーがいかに大規模な国際コンツェルンであるかが推察できると思う（第2次大戦後にはシュナイダー・グループはさらに拡大している）。

- 1) Chevalier. *op. cit.*, p. 172.
- 2) Sée, *op. cit.*, p. 258.
- 3) フランスのオート・バンクについては Henri Coston, *Les Financiers qui mènent le Monde*, pp. 201-226, 参照。
- 4) Sée, *op. cit.*, p. 255.
- 5) *Economie et Politique*, numéro spécial No 5-6, *La France et les Trusts*, 1954, pp. 84-88.
- 6) ソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジークはベルギーの産業に大きな支配力を有しており、シュナイダーの参与している会社アルベッドにも支配の手を拡げている。
- 7) ド・ヴァンデルはミラボー銀行に参与し、それを通じて金融活動を行ってはいるが、シュナイダーと比べて産業資本金的性格が強い。
- 8) *La France et les Trusts*, p. 85.
- 9) *Loc. cit.*
- 10) 小島精一『企業集中論』167-168頁および大野英二『ドイツ金融資本成立史論』有斐閣, 1957年, 参照。
- 11) シュナイダーは大兵器コンツェルンとしてはドイツのクルップに匹敵するものだが、この両コンツェルンの管理機構は著しく相違している。すなわち、シュナイダーに比してクルップの方がはるかに緊密な有機的一体をつくっている。
- 12) バンク・デ・ペイ・デユ・ノールはユニオン・ユーロベシヌ・アンデュストリエル・エ・フィナンシエールの創設の際、同行に吸収された。
- 13) 小島精一『企業集中論』176頁。
- 14) Henri Coston, *Les Financiers*, p. 205.
- 15) *La France et les Trusts*, p. 210.

- 16) ハンブロ家はスカンジナビア諸国の経済界で重要な役割を演じている。19世紀後半にはハンブロ家はデンマークに強い影響力を持っており、その中の1人ヨゼフ・ハンブロ (Joseph Hambro) は国王の顧問さえ勤めた。彼の息子カール・ヨアヒム・ハンブロ (Carl Joachim Hambro) は事業を英国に移し、そこにハンブロ銀行を設立した。この銀行は主として北欧諸国と取引している。またイングランド銀行 (Bank of England)、鉄道、保険、その他各方面に関係している (Coston, *Financiers*, p. 206.)。
- 17) パリのロスチャイルド家は国家または大企業会社に対する大資本の調達を主要業務とし、この点において長い間不動の地位を有していた。実際パリ、その他の国際的金融市場における公社債の発行で、ロスチャイルドの関係しないものはなかった。関係企業の種類は鉄鋼、非鉄、運輸、銀行、保険、土木、貿易等広汎にわたっている。外国ではことにベルギーに対する参与が多い (*La France et les Trusts*, pp. 80-84 および Hans Wantoch, *Magnificent Money-Makers*, 1932, pp. 119-146.)。
- 18) 拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」東洋大学『重工業研究』創刊号、参照。
- 19) 主として *La France et les Trusts* による。
- 20) 同社の年次報告による (*Le Monde*, 26 juin 1955)。
- 21) H. G. Cordero, *Iron and Steel Works of the World*, 1952.
- 22) テール・ルージュ製鉄会社は1919年の創立で、ドイツのゲルゼンキルヘンのライン左岸の工場をひきついだものである (沢村宏『世界の鉄鋼業』工業図書株式会社, 1942年)。
- 23) Alfred Marcus, *Die Grossen Eisen und Metallkonzerne*, 1929.
- 24) *Handelsblatt*, 28 Oktober 1955.
- 25) *La France et les Trusts*, P. 25.
- 26) *Ibid.*, p. 219.
- 27) ヴァルガ、メンデルソン共著『帝国主義に関する戦後の新資料』堀江邑一訳, 1954年, 105頁。

第3節 フランス重工業コンツェルンの相互連鎖関係

——シュナイダーを中心としての考察——

1950年代においてフランス鉄鋼業は大体五つのコンツェルンによって支配されていた。

- (1) シュナイダー
- (2) シデロール (Sidelor)
- (3) ド・ヴァンデル
- (4) ラティ (Raty)
- (5) ユジノール (Usinor)

これらのグループは資本的、人的に相互に密接な関係を有しており、フランス鉄鋼業を一つの有機的な全体としている。この支配網の構成をシュナイダーを中心としてたどってみよう。

1. ド・ヴァンデル、ラティ・グループとの関係

シュナイダー・グループとド・ヴァンデル・グループとの関係は密接である。シュナイダーがド・ヴァンデルの創設したル・クルーゾー工場を継承して以来、両グループは緊密に提携しつつ発展してきた。ド・ヴァンデルは金融活動を行うためにヴーヴ・ドマーシ銀行 (Veuve Demachy et Cie) に出資しているが、ドマーシはユニオン・パリジェンヌ銀行に参与している。またド・ヴァンデルはミラボー銀行と密接に関係している。このようにして金融機関を通じてシュナイダーとド・ヴァンデルは関係があるが、また相互に直接に関係を結んでいる。すなわちド・ヴァンデルはシュナイダーのクニユタンジュ製鋼所に重要な参与を行っており¹⁾、シュナイダーはソシエテ・レ・プティ=フィス・ド・フランソワ・ド・ヴァンデル (Société les Petits-Fils de François de Wendel) にその創立当初から参与している²⁾。

第2次大戦後、ド・ヴァンデル・グループの数社とラティ・グループのロン

ウイ (Longwy) 製鋼とは合同してロレーヌ・エスコー (Lorraine-Escaut) という大鉄鋼会社を設立した。ド・ヴァンデルはこのロレーヌ・エスコーおよび同じくド・ヴァンデルが中心となって他の数社が合同して設立したソラック (Sollac) を支配している。これらを通じてシュナイダーとラティ・グループは接触することになる。

またドイツのハルベン炭坑買収のために結成されたフランス鉄鋼業団において、シュナイダーのクニユタンジュおよびノルマンディはロレーヌ・エスコーと協働している。なお、この鉄鋼業団には、次に述べるユジノール (Usinor)、シデロール (Sidelor) 等の大コンツェルンも参加している³⁾。

2. ユジノール・グループとの関係

シュナイダーはロスチャイルド、ミラボー銀行、パリ合同銀行等を通じてユジノール・グループとも密接に関連している。まずシュナイダーがユニオン・ユーロペエンスにおいてロスチャイルドと密接な関係を有していることは前述のとおりであるが、シュナイダーはその他にも多数の企業においてロスチャイルドと協働している。例えば金属電機事業 (Travail électrique des Métaux, TEM)⁴⁾がそうである。そのロスチャイルドはノール・エ・エスト製鋼所 (Aciéries du Nord et de l'Est) に重要な参与を行っている。ノール・エ・エストはフランス最大の鉄鋼会社の一つであったが、広幅ストリップミルを設置するために第2次大戦後ドナン・アンザンと合併してユジノール社を創設し、その株式を50%所有している⁵⁾。ノール・エ・エストの支配権を握っている銀行はパリ・オランダ銀行およびクレディ・デュ・ノールである。

ユジノールの株式の残りの50%を所有しているドナン・アンザンはド・ネルヴォ家によって支配されているが、ミラボー銀行およびパリ合同銀行も重要な参与をしている。また逆にドナン・アンザンは、シュナイダーのクニユタンジュ製鉄に参与している (16%)⁶⁾。このようにシュナイダーとユジノール・グループとは相互に密接に関係している。

3. シデロール・グループとの関係

シュナイダー・グループとシデロール・グループとの関係も緊密である。シュナイダーのクニユタンジュにはシデロールが参与しているが、一方シュナイダーの支配するアルベッドはシデロール・グループのオープリヴ・ヴィルリュ製鉄会社 (S. A. Métallurgique d'Aubrides et Villerupt) に強力に参与している。シデロール・グループはローラン・グループ (中心会社はマリヌ・エ・サン＝テチエンヌ製鋼 Aciéries de la Marine et de Saint-Etienne) とカヴァリエ (Cavalier) グループ (ポン＝タムソン Pont-à-Mousson) との結合によってできたもので、ド・ヴァンデル、ユジノールと並ぶ大鉄鋼トラストである。

4. フランス重工業コンツェルンの支配網

これらの参与関係、ことに金融機関を通じた間接的なつながりが、企業間の結合、とくに支配関係においてどれ位強力なものであるか明確には知ることができない。しかし以上概観したところでもわかるように、企業間の支配および相互連鎖関係はフランス鉄鋼業全体にわたって広がっているのである。

次の五大鉄鋼会社の全フランス粗鋼生産における割合は1953年において次のとおり約70%に上っている⁷⁾。

(1) ド・ヴァンデル	14.3%
(2) ユジノール	13.6
(3) シデロール	13.5
(4) ロレーヌ・エスコー	13.5
(5) シュナイダー	10.6

しかし実際の支配力は、自社の生産のみならず、子会社および参与等によってさらに著しく大きくなる。とくにこれらの会社にソラック (Sollac) およびカルノー・バス＝アンドル製鉄 (J. J. Carnaud et Forges de Basse-Indre, ド・ヴァンデル・グループ), ロワール製鉄 (Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire, シデロール・グループ), U. C. P. M. I. (ロレーヌ・エスコー・グルー

プ)を加えただけでも75%以上に達する。これにさらに五大グループの系列内の群小メーカーおよびそれらのグループには属さないが銀行その他を通じて資本的関係を有する企業を含めれば、上記の大コンツェルンの支配網はフランス鉄鋼業のほとんど全部を支配しているのではないかと考えられる。

すでに述べたようにシュナイダー・グループは、フランス国内だけでなくベルギー、ルクセンブルク、ザール、ドイツ、さらにイタリア、スペイン、また第2次大戦前には東欧にまで広がっていた。そしてこれらの支配網を通じてさらに幾多の重要な国際的コンツェルンと接触している。そして国際コンツェルンの網の目のような相互連鎖関係こそは、西欧重工業における国際カルテルその他の協働組織の実際的土台となり、その推進力となったものである。例えば第1次大戦後の国際的鉄鋼カルテルにおいてとくに重要なまとめ役を果たしたのはルクセンブルクのアルベッドである。アルベッドおよびその社長マイリッシュ(Mayrisch)の存在がなかったら、かの歴史的な国際鉄鋼カルテル(1926~32年)は成立しなかったであろうとさえいわれている⁸⁾。

同じように第2次大戦後においてはこの資本的連鎖網の発展こそが欧州統合運動の推進力として有力な貢献をしたと考えられる。国家主権を超えた経済統合体である欧州石炭鉄鋼共同体の設立とその活動は、こうした国際コンツェルンの連鎖関係という土台なしには到底考えられない。そしてシュナイダーはそれらの国際的コンツェルンの中でもっとも重要なものの一つなのである。

1) *La France et les Trusts*, p. 210.

2) Chevalier, *Le Creusot*, p. 187.

3) 拙稿「フランス鉄鋼業とルール及びザール」名城大学『重工業研究』第6号, 1954年(山田の筆名で発表)。

4) TEMは自動車部品会社で、米国のベンディックス(Bendix)が大きく参与しているデュスリエ(Ducellier)と合同した。

5) 第2次大戦後のフランス鉄鋼業の企業集中運動については、拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」東洋大学『重工業研究』創刊号, 1956年, 参照。

- 6) *Le France et les Trusts*, p. 214.
- 7) *Ibid.*, p. 19.
- 8) Cf. Alfred Marcus, *Die Grossen Eisen und Metallkonzerne*, pp. 1-10.

第8章 ド・ヴァンデル・グループ ——その歴史的発展と独占的支配の現状——

はじめに

西欧6カ国が欧州経済共同体およびユーラトム（欧州原子力共同体）の結成に向かって大きく前進したことは、世界経済がますます急速に新たな局面を展開しつつあることを強く感じさせた。これら共同体の条約が実施にこぎつけるまでには、参加各国は経済的分野のみならず社会的、政治的等あらゆる分野における鋭い対立を乗り越えなければならなかったし、またその後の共同市場の建設にもさらに多くの困難が残されていた。これら各国間の利害の対立や、それによる共同体条約実施までの多難な経過についてはすでに多くの論文が発表されているのでここではふれない。しかし多数の困難な国家的対立を克服しながら、欧州共同市場計画は着々として推進された。そしてこの欧州統合運動において重要な役割を演じたのは各国の重工業資本であったと考えられる。

欧州共同市場の創設は、帝国主義的経済のゆきづまりから、単一のより大きな市場を創設することによって独占体間の対立を単に一時的に糊塗しようとする試みであるという見方もあるが、むしろ第2次大戦後に著しく強大化した米ソ両経済圏にはさみ撃ちにされた西欧重工業コンツェルンの生死をかけた新たな段階への飛躍の努力の現われであるといえることができる。

事実、すでに欧州石炭鉄鋼共同体の成立以来、西欧重工業コンツェルンの拡大、集中、およびそれら相互の国際的な連鎖関係はいっそうめざましく発展し

てきた（この点に関しては『政経月誌』1957年7月および8月号拙稿「西欧国際重工業コンツェルンの発展」参照）。欧州経済共同体およびユーラトムの成立はこの傾向をさらに促進するであろう。そして同時にこれら重工業大資本は共同市場の拡大・強化をいっそう強力に支持するであろう。したがって、西欧経済の発展を検討する場合、とくに西欧大陸の国際的重工業コンツェルンの活動には大いに注目する必要がある。

第1節 製鉄企業としてのド・ヴァンデルの創設と 絶対王政下におけるその発展

16世紀ごろまで製鉄業は人力によって操作される鞴や槌等を使用する極めて原始的なものであったが、16世紀末に技術上の大発展が起こり、水力が動力として利用されるようになった。その結果製鉄業はしだいに大規模となり、生産力をひじょうに増大させた。したがって製鉄業の経営は前よりもいっそう莫大な資本を必要とするようになった。

製鉄業の草創期においては鉄鉱石が発見されるとそこに製鉄業がおこった。したがって大地主たる領主あるいは僧侶が製鉄業の先駆者となったのは自然のなりゆきであった。それ以来大財産を擁したこれら地主達が世襲的に製鉄企業家として発展してきた。しかしながら製鉄業がしだいに大規模になるとそれに必要な巨額の資本を調達することができなくなったり、あるいは設備の大規模化から起こる種々の複雑な監督の必要や、あるいは貴族のぜいたくな生活のための金銭的な必要から、地主貴族達はしばしば自己の製鉄工場を第三者に賃貸あるいは譲渡しなければならなくなった。そしてこのような場合引受け手はすぐに見つかった。賃貸料や売渡価格がかなり高くても必ず利潤が得られたからである。

ヴァンデル家が初めて製鉄業にのり出したのはちょうどこの頃である。ジャン・マルタン・ヴァンデルはオタンジュ（モーゼル県）の行政官であったが、1704年、ロレーヌのエヤンジュ付近（モワイヨーヴル・ラ・グラン）にある

一製鉄工場を買ったのである。この工場は熔鉱炉1、鍛造工場1、截断場2、精錬場2およびブリキ工場1から成っている当時の大工場であった¹⁾。

大地主が自然と貴族に成り上ると同様に製鉄所主という社会的地位はしだいに貴族そのものとなるようになった。ヴァンデル家もその一例であり、1727年に特許状によって貴族に列せられ、ド・ヴァンデルという貴族名を持つようになった。ジャン・マルタンおよびその子シャルルの時代に、ド・ヴァンデルの事業は周囲の鉱山、精錬所を吸収し、あるいは新工場を設立して拡大が続けたが、次のフランソワ＝イニャース・ド・ヴァンデル (François-Ignace de Wendel, 1741-95) の時代にド・ヴァンデル家はその事業を全国に広げ、フランス最大の製鉄企業に発展した。

この絶対王政時代においては、厳格なギルド制度が行われており、小生産者達の自由な発展を抑制するとともに、国家によって特権を与えられた企業家による大工業が発達した。ド・ヴァンデルもこの絶対王政と結びついてその保護・助成を受けつつ発展した。1769年にはガブリエル・ジャールが政府の命令によって製鉄法の改良に関する助言をするためにド・ヴァンデルのエヤンジュ鉄工場を訪れている²⁾。彼はフランスよりもはるかに製鉄技術の進んでいるドイツおよびオーストリアの鉱山および製鉄工場を視察してまわり、その後イギリスおよびスコットランドに製鉄法研究のためフランス政府によって派遣されて、帰国後はフランスの製鉄法の改善に努力した人である。すでにこのころド・ヴァンデルのエヤンジュ工場は毎月125トンの銑鉄を生産していた³⁾。ジャールはイニャースにドイツおよびオーストリアの冶金工業の新しい製法を研究するように忠告した。イニャースはジャールの協力を得てすでに1769年にフランス最初のコークス精錬法の試みに成功している⁴⁾。その後もド・ヴァンデルをはじめフランスの企業家や科学者達は政府の援助を受けつつイギリスやドイツで技術を研究し、フランスにおいてもエヤンジュをはじめ各所で研究や実験が行われた⁵⁾。

製鉄業の技術的発展および拡大はすべて戦争によっておこる大量需要から強い刺激を受けて行われた。16世紀末の水力利用による一大発展も当時の宗教戦

争によるものであるし、その後の国家の強力な援助の下に行われた発展も30年戦争をはじめ多くの戦争の結果であった。1784年にはアンドレの王立大砲鑄造工場に鉄を供給するために、国家の強力な援助によってフランス最大の近代的な大製鉄工場たるル・クルーゾー工場がド・ヴァンデルによって建設されたが⁵⁶⁾、フランスはそのころアメリカ独立戦争において植民地軍を支援してイギリスと戦っていたために大量の優秀な兵器を切実に必要としていた。アンドレ大砲工場もその必要にこたえるためにフランス政府がイギリスから優秀な技術者であるウィリアム・ウィルキンソンを招いて新たに建設させたものであった⁷⁾。同工場は1779年に最初の大砲を製造した。

アンドレ工場はその後フランスの有能な技術者ピエール・トウフェールの助力を得て拡大され、鍛造所、鑄造所、水力による切削工場、見本品および部品の展示場等を有する大工場となった。

大砲の生産は原料の供給によって制限を受けた。ウィリアム・ウィルキンソンはアンドレ工場用の鉄を生産する新しい近代的高炉を建設するに適当な土地を調査し、遂にル・クルーゾーがその目的にもっとも適合していることを発見した。ル・クルーゾーには鉄鉱石も石炭も存在した。ただしアンドレからはかなり遠距離であったが、ロワール河とソース河とを結ぶシャロレ運河（現在のサントル運河）を完成すれば、両地方間の輸送費はひじょうに安くなると考えられた⁸⁾。

ド・ヴァンデルはパリの大金融貴族であるジャック・コンスタンチン・ペリエおよびニコラス・ベタンジェから資本的援助を受けてこのル・クルーゾーに旧来の諸精錬所および鉱山を吸収合併して巨大な王立製鉄工場を建設したのである⁹⁾。この工場はフランスのみならず西欧大陸においてもっとも近代的な大製鉄工場であった。大陸最初のコークス高炉が火入れされたのはこのル・クルーゾー工場であり（1785年12月5日）、この高炉はそれまでフランスで通常使用されていた木炭高炉に比較すると2倍の大きさであった。このコークス高炉の建設はフランス製鉄史上画期的な出来事である。

ル・クルーゾー工場はこの大コークス高炉をはじめとしてさまざまな工程に

使用される蒸気機関、ピストン利用の送風機械、鉱山から精錬所までの鉄道、新式大砲製造所等をそなえた巨大な工場に発展した。労働者数は1,500人に達し、鉄鉄生産能力は年間5,000トンに上った。これは口径約120耗の大砲なら3,000台、155耗の口径のものなら1,800台の生産に相当する量である。このように大量の鉄を生産できる工場は、当時世界中にイギリスよりほかになかった。他の大陸最大級の工場——モワイヨーヴル、エヤンジュ等——は年間700トンないし900トンの鉄鉄しか生産しなかった¹⁰⁾。

ド・ヴァンデルはル・クルーズーをはじめとして大工場を建設、あるいは吸収合併してめざましい発展を続けたが、そのための資本は国王と密接な関係を持つ一群の特権的政商や大金融貴族達と結びつくことによって得られた。彼らはいずれも東印度会社の大株主であり、またある者は王立発券銀行である割引金庫（ケス・デスコント）にも関係していた。すなわち前述したジャック・コンスタンチン・ペリエをはじめとして、メグレ・ド・セリリ（Mégret de Sérilly、陸軍財務長官、割引金庫の管理官）、ボウダール・ド・サント＝ジャーム（Baudart de Sainte-James、海軍財務長官、割引金庫の管理官）、プラトー・ド・ヴェムランジュ（de Veymeranges、メッツの高等法院官僚、王室派遣の軍事・郵政知事）等である。ド・ヴァンデルはことにセリリと密接に結んでヴァンデル・セリリ会社を創設し、各地の特権的マニユファクチュアを吸収していった¹¹⁾。

しかし、ル・クルーズー工場が創設された時は絶対王政時代の末期であり、フランス革命の契機となった財政危機はますます深刻化していた。ちょうどその時に、ル・クルーズーは政府の多額の援助にもかかわらず資本不足に陥り、これに出資していた大金融業者達も危機に見舞われたので、大蔵大臣が7,000万リーヴルの前貸しを割引金庫に求めたのであるが（1785年）、これが革命の序曲としての貴族の反抗と等族会議の召集とをひき起こした財政恐慌のきっかけをつくったといわれている¹²⁾。

ともかく国王、金融貴族、政商達とド・ヴァンデルは密接に結びついて発展した。1787年にレーヌ・ガラス製造工場とアンドレおよびモンスニ（ル・ク

ルーゾー)の王立工場とは合併して王立アンドレ・モンスニ鑄造・レース・ガラス製造会社(Manufacture des Fonderies Royales d'Indret et de Moncenis et des Cristaux de la Reine)をつくったが、この会社の資本の配分状態は次のようにそのことを明白に示している¹³⁾。

国王(ルイ16世)	333株
ガラス製造工場の企業家達	253株
サント＝ジャームおよびペリエ	878株
セリリ、ド・ヴァンデル、ド・ヴェムランジュ およびベタンジェ(Bettinger)	1,756株
その他株主	780株

このように国王や貴族、政商達が多数参加しているが、中でも国王、サント＝ジャーム、ペリエ・グループおよびセリリ、ド・ヴァンデル・グループが重要な株主である。ことにセリリ・ド・ヴァンデル・グループは圧倒的に優勢で同社の指導権を握っている。総会は同社の経営を7人の取締役役に委託することに決定した。そのうち3人の終身取締役はド・ヴァンデル、ペリエおよびベタンジェで、あとの4人は株主によって選出され、1年に1人の割合で更新されることになった。この取締役会は国王の監督官が議長になった。当時は会社といっても株式はこうした特権的政商や金融業者によって独占されたばかりでなく、総会や重役会では国王の派遣する監督官が強力な権限をもつ封建的組織であり、近代的株式会社ではなかった。

1789年のフランス革命まで、フランスにおいてはこの封建的な絶対王政が存続し、厳格なギルド制度が支配していて、経済活動の自由化は実現していなかった。これに対してイギリスではすでに17世紀にクロムウェルの清教徒革命によって封建制度は崩壊し、市民階級を中心とした議会政治が確立して自由経済時代に入っており、新しい資本主義的工業発展の土台ができ上っていた。そのうえ外国貿易により海外から流入した莫大な資本は新たな投資の機会を求めており、また英蘭銀行その他多くの私人銀行の発展は資金の流通を容易にした。国内の富および人口の増加は膨大な新需要を喚起していた。これらが一体とな

ってイギリスは世界にさきがけてすでに18世紀中ごろから産業革命に突入し、18世紀末には世界最大の工業国にのしあがっていた。したがってフランスをはじめベルギー、ドイツ等の後進国は新しい生産技術をすべてイギリスから導入するような状態であった。

しかしこれら後進国のなかでもフランスはなおイギリスに次ぐ大工業国の偉容を保持していた。たとえば1789年におけるフランスの植民地貿易額は、1771～72年におけるイギリスのそれよりも大きかった（1771～72年にはイギリスはまだ北米植民地を全部領有していたのであるが）。すなわちフランスの植民地貿易は1,050万ポンド、イギリスは954万ポンドであった¹⁴⁾。

しかし実際はフランス工業の実力は全くイギリスに対抗できない地位に低下しつつあった。新しいエネルギーとして登場してきた石炭の採掘高を見ても、イギリスの761万トン（1790年¹⁵⁾）に対してフランスはわずかに70万トン（1789年¹⁶⁾）にすぎなかった。またこのことは1786年の英仏貿易協定の結果にも明白に現われている。同協定によって貿易は当時としては著しく自由化された。すなわち両国の大部分の輸入関税はそれまでは禁止の水準であったものが、10ないし12%に引き下げられたのである。それは1787年5月に実施に移されたが、ただちにフランス工業に重大な危機をもたらしした。フランスに対する英国品の進出はめざましかったが、反対にフランスの対英輸出は著しく減少したからである¹⁷⁾。

フランスの製鉄業者達もイギリスの競争の影響を痛切に感じはじめ、ひじょうに困難な状態に陥った。破産の危機に瀕するものも続出した。しかしその中であってド・ヴァンデルは1789年の大革命まで存続した。1789年ごろにプロシアの鉱山技師、ヨハン・ヤコブ・ファーバーガル・クルーザーを訪ねたが、4基の高炉が稼働していたと報告している。そしてこのころまでにド・ヴァンデルは全国各地の主な製鉄、兵器工場をほとんど手中に収め、一大鉄鋼王国を形成していた。

1) J. Levanville, *L'Industrie du fer en France*. 中木康夫「ド・ヴァンデル家」松田智

雄編『巨富への道——西欧篇——』中央公論社、1955年、139頁では、1705年にエヤンジュの製鉄所を買収したと述べられている。エヤンジュとモワイヨーヴル・ラ・グランドは隣接している。

- 2) W. O. Henderson, *Britain and Industrial Europe*, p. 39.
- 3) J. Chevalier, *Le Creusot*, p. 41.
- 4) *Ibid.*, pp. 41-43.
- 5) 詳しくは Henderson 前掲書を参照。
- 6) Pierre Brison, *Histoire du Travail et des Travailleurs*, p. 401. 同書401-409頁にはル・クルーゾー製鉄工場の歴史が簡潔に述べられている。
- 7) Henderson, *op. cit.*, pp. 40-41.
- 8) *Loc. cit.* なおル・クルーゾーについては第1章参照。
- 9) Henderson, *op. cit.*, pp. 42-43.
- 10) Chevalier, *Le Creusot*, p. 99.
- 11) 中木康夫「ド・ヴァンデル家」松田智雄編『巨富への道——西欧篇——』141-142頁。Chevalier, *op. cit.*, p. 110.
- 12) 松田智雄編、前掲書、144頁。
- 13) Chevalier, *op. cit.*, pp. 110-111.
 すでにル・クルーゾー製鉄工場には700万リーヴル、アンドレに200万リーヴル、ガラス工場には60万リーヴルの資本が投下されていた。アンドレ・モンスニ鑄造・レース・ガラス製造会社はこのほかにシャランシー（Chalencey）、アンチュリー（Antully）およびパチュール（Pâtur）の鉄鉱山を所有していた。同社の資本金は1,000万リーヴルでこれを2,500リーヴルの株、4,000株として配分することに決定された。
- 14) L. C. A. Knowles, *Economic Development in the Nineteenth Century*, First Published 1932, Reprinted 1952, p. 115.
- 15) 本位田祥男『改訂英国経済史要』日本評論社、1941年、199頁。
- 16) J. H. Clapham, *The Economic Development of France and Germany 1815-1914*, p. 57.
- 17) Knowles, *op. cit.*, pp. 115-116.

第2節 フランス革命によるド・ヴァンデルの没落と ロレーヌにおける再建

しかし、ド・ヴァンデルはフランス革命の嵐の中を生きのびることはできなかった。フランス革命は封建制度を根底からくつがえして、新しい自由な近代社会の基礎を確立した。ド・ヴァンデルのような特権的企業家やそれと結びついていた金融貴族達は没落した。

イニャース・ド・ヴァンデルは恐怖政治の時にドイツのチューリッゲンの小さな町に亡命した。その領地や精錬所は没収されて革命政府の手に移った。彼は2年間ドイツに流浪の生活を送り、ゲーテと知己になって彼にその地の製鉄業者のとっている製鉄法がいかに幼稚であるかを指摘したりした。ド・ヴァンデルはコークスによる鉄精錬の研究を続けていたが、遂に1795年に54歳で自殺してしまった¹⁾。

イニャース・ド・ヴァンデルは企業家精神の旺盛な息子、フランソワを残した。彼は1803年にエヤンジュの工場が競売に付されたことを知ってフランスに帰り、ド・ヴァンデル家が奪いとられた工場を買い戻した。その後の15年間の彼の労苦は報いられて、エヤンジュの昔の繁栄を再びとり戻すことができた²⁾。

しかしル・クルーザー工場はフランス革命によって永久にド・ヴァンデル家の手から離れてしまった。同工場は所有主を次々と変えて、1836年12月にアドルフおよびウージェーヌ・シュナイダーのものとなった。この時からシュナイダーはル・クルーザーを足場として、ド・ヴァンデルとならぶフランス最大の鉄鋼・機械コンツェルンをつくり上げるのである。すでに前章で述べたように、ド・ヴァンデルがロレーヌを本拠としてもっぱら鉄鋼の大量生産に経営を集中させ、また金融活動にはあまり活発に参加することなく、産業資本家として終始したのに対して、シュナイダーはル・クルーザーを中心として原料、製鉄鋼、機械、兵器の長大な縦断的重工業コンツェルンを作り上げ、ことに機械および兵器産業においてはフランス最大の生産者になった。また重工業を土台として

しだいに金融活動にも参加するようになり、遂には自ら銀行を設立してフランス国内の銀行、産業はもちろん、外国にも支配の手を拡げて国際的な大金融資本に発展するのである。このド・ヴァンデルとシュナイダーの大コンツェルンは相互に緊密に協力しつつ発展して、フランス重工業を完全に支配する地位に上っていく。

フランス革命によって、すでに疲弊しきっていたフランス経済はさらに混乱し、また外国からは侵略の危険が迫っていた。この時に当たり強力な指導者であるナポレオンが登場して外国の干渉に対抗する戦争に勝利を博し、国内においても産業の発展に努力して、保護・助成政策により工業の画期的発達をもたらした。フランソワ・ド・ヴァンデルもエヤンジュ工場の買い戻し、およびその後の製鉄兵器生産の発展のためにナポレオン皇帝の大きな援助を得た。1815年、セントヘレナに流されるまで大戦争をし続けたナポレオンにとって、ド・ヴァンデルが軍需工場として、とくに保護助成に値したことはもちろんである。

王政復古時代を過ぎて7月王政時代（1830～48年）に入ると、フランス代議院の中心勢力であった大資本家に擁立されたルイ・フィリップは積極的な工業の保護・助成政策を行ったので、工業の発達は実にめざましいものがあった。フランスの産業革命が本格化し始めたのはこの時期である。ことにこのころから熱狂的な鉄道建設が始まり、それは大量の鉄鋼需要をひき起した。ド・ヴァンデルやシュナイダーはこの鉄道用資材の生産によって飛躍的に発展した。ことに注目すべきは、これら大製鉄企業はその際鉄道会社、およびその背後にある大銀行とも密接に結びついたことである。たとえばド・ヴァンデルはとくに東部鉄道会社（パリ～ストラスブール）と緊密に結びついたのであって、ド・ヴァンデルは鉄道会社から資金の援助を受け、それを生産物（レール等）と株式で支払うという方法をとった。また鉄道会社はド・ヴァンデルの製品の輸送費を割引いていた。同時にド・ヴァンデルもまたその強大な資本力を利用して東部鉄道会社等の大株主となり、その有力メンバーに算えられた³⁾。

このようにして大製鉄会社はどんどん拡大されていったが、鉄道と結びつけない小企業は没落し、企業の集中が急速に進行した。この傾向はこのころに起

こった技術的發展からも大いに影響を受けている⁴⁾。前述のようにフランスにおいては木炭炉からコークス高炉への転換がイギリスに比べてひじょうに立ち遅れた。1806年にはイギリスではすでに木炭炉からコークス高炉への転換が完了しており、227基のコークス高炉に対して木炭炉は僅かに2基が残っているにすぎなかったが、フランスではコークス高炉はル・クルーゾーにただ1基あるだけであり、そのほかは全部木炭炉であった。しかし1818年になるとフランソワ・ド・ヴァンデルはエヤンジュに彼の最初のコークス高炉（フランスで2番目）を建設した⁵⁾。翌1819年にはサン＝テチエンヌ鉱山会社に最新式の高炉3基が建設され、その後しだいにコークス高炉は木炭炉にとって代わっていく。ルヴァンヴィルによると1830年には408基の中29基、1840年には462基の中41基、1864年ごろには413基のうち270基がコークス高炉であった。しかし生産額から見るとコークス銑87万6,000トンに対し木炭銑22万4,000トン、コークスおよび木炭を混用するもの11万3,000トンとなっており、このころ木炭からコークスへの転換はかなり進んだとみることができる。なお当時のドイツの製鉄業はフランスよりもいっそう立ち遅れていた。最初のコークス高炉は1794～96年にフォン・レーデン（Von Reden）によってグライヴィッツ（Gleiwitz、上シレジア）に建設されたが⁶⁾、その後コークス高炉の普及は遅々として進まず、1850ごろになってもウエストファリア鉱山地域全体にコークス高炉はただ1基しかないという状態であった。

コートのパドル法も1818年にド・ヴァンデルが採用し、ル・クルーゾーもその後間もなくそれを採用して、しだいに他の製鉄工場にも普及した（1834年にはパドル機械の数は184台、1847年には456台⁷⁾）。

このような機械化を可能にしたのはワットの蒸気機関の採用であった。ル・クルーゾーがもっともはやく1784年にイギリスから4台の蒸気機関を輸入している⁸⁾。1810年にはフランスの蒸気機関は200台（イギリスは500台）、1848年には300台になった⁹⁾。

その結果銑鉄および錬鉄の生産はひじょうな増大を示した。すなわち1818年には22万トン、47年には59万トン、1869年には銑鉄のみで138万トンになっ

た¹⁰⁾。このような生産の著しい増大に対して高炉数はむしろ減少しているのであるから、生産設備は急速に改善され大規模化されていたことがわかる。

また1860年代には英人ベッセマーの転炉製鋼法やシーメンス＝マルタンの平炉法が採用されるようになり、錬鉄に代わって鋼鉄が安く、かつ実用的に使用されるようになった。鋼の生産は1847年の1万3,000トンから、63年には3万7,000トン、69年には11万トンに増大した。これらの製鋼法の発明は鉄鋼業のみならず工業全体の発展に大きな影響を与えた。

このめざましい発展の時期に大企業はますます大規模となり、小企業は没落して大企業に吸収されていった。この傾向は1860年のイギリスとの自由通商条約（コブデン条約）によってさらに強化された。ナポレオン3世はフランス工業の進歩がめざましかったので、イギリスの競争を恐れず、コブデン条約によって関税障壁を大幅に引き下げたのである。そのためそれまで保護されてきたフランス鉄鋼業はイギリスの競争に直面して恐慌状態に陥り、大工業への集中がさらに急速に促進されることになった。1864年にはイギリスの競争に協働して対抗するためにフランス鉄鋼連盟（Comité des Forges de France）が設立されている。このころからフランス資本主義は鉄鋼業を先頭として次第に独占の段階に入っていく。

しかしルイ・ナポレオンの第2帝政時代には政府の熱心な援助を受けてフランスの産業革命はさらに発展し、工業の競争力が強化されていたので、1860年の貿易自由化政策は1786年の時ほどの恐慌はひき起こさず、むしろ外国貿易は輸出入とも著しく増大した¹¹⁾。1848年の革命の混乱は1850年までにはおさまって、その後の20年間にフランス経済は史上空前の繁栄を享受したといわれる。鉄道の大規模な発展は鉄鋼の新需要をひき起こし、農業および工業の市場を拡大した。銀行や信用機関が発展し、あらゆる種類の会社が次々に創設された。また科学上の発明はどんどん工業に応用された。ことに鉄鋼業は相次ぐ戦争による歴大な軍需をうけて著しく活況を呈した。1866年の銑鉄生産はイギリス452万トン、フランス124万トン、ドイツ79万トン、ベルギー・ルクセンブルク53万トンで、フランスはイギリスについて世界第2の製鉄国の地位を誇ってい

た¹²⁾。

この時期にド・ヴァンデルは急速な発展を示した。例えば銑鉄生産の増大につれてミネットの需要も増大したので、ド・ヴァンデルは盛んに鉄鉱石を増産し、また鉄鉱山を買収した¹³⁾。1834年にオルヌ谷に獲得した鉱山は34年の6,000トンから69年には15万5,000トンに生産量を増大させた。ド・ヴァンデルはその後もさらに次のような鉱山のコンセションを得ている。

1844年	ロンウィ、クールミー
1848年	ナンシー、シャンピニユール
1856年	シャヴィニー
1858年	フルアール

また1870年ごろにはド・ヴァンデル所有のエヤングジュ、モワイヨーヴル、スチランゲン・ヴァンデル等の製鉄工場（いずれもロレーヌ所在）は約5,000人という多数の労働者を雇用していた。

1) Henderson, *op. cit.*, p. 43.

2) Chevalier, *op. cit.*, p. 148.

3) 松田道雄編，前掲書，150頁。

4) H. Sée, *Histoire Economique de la France*, II, p. 304.

5) Henderson, *op. cit.*, pp. 59-60.

6) *Ibid.*, p. 153.

7) Sée, *op. cit.*, p. 167.

8) Henderson, *op. cit.*, p. 45.

9) Sée, *op. cit.*, pp. 46, 162.

10) *Ibid.*, pp. 167, 297.

11) Knowles, *op. cit.*, p. 145.

12) British Iron and Steel Federation, *Statistics of the Iron and Steel Industries*, 1937.

13) Chevalier, *op. cit.*, p. 183.

第3節 普仏戦争後の仏独両国におけるド・ヴァンデルの発展

1870年の普仏戦争の敗北によって、フランスはアルザス・ロレーヌをドイツに割譲した。そのため同地方にあった製鉄設備（高炉数27基）および当時ドイツの地質学者が調査して判明していた鉄鉱石鉱床のほとんど全部に当たる4万3,000ヘクタールがドイツのものとなった。ド・ヴァンデルの工場もエヤンジュをはじめ全部ドイツ領に入ってしまった。その後第1次世界大戦終了まではこれらの工場はドイツの工場として大規模な発展を遂げることになる。

ドイツの工業は19世紀前半から著しい発展を開始していた¹⁾。1834年の関税同盟と1835年から始まった鉄道建設とを土台としてルール重工業の開発が急速に進み、1870年には銑鉄生産においてフランスを追い越すようになった（ドイツ124万ロングトン、フランス110万ロングトン）。また同年のドイツ製鋼量は13万ロングトンで、すでにフランス（8万ロングトン）をはるかにリードしていた²⁾。しかしドイツ工業が本格的な発展歩調をとるようになったのは普仏戦争以後である。それはドイツ民族の勃興的気魄と努力の成果にはかならないが、とくにロレーヌの鉄鉱石資源の獲得とルール炭坑業との結合的一貫経営化の成功を重要な原因として挙げることができる。ルールの石炭資源とロレーヌの鉄鉱石資源とが単一の国家的支配の下に総合的に開発されることによって、この両地方の鉄鋼業はめざましい勢いで発展した。その際巨大経営へのはっきりした前進が現われた。銑鉄生産に関する表8-1の数字がそれを説明している³⁾。

このような能率の増大および大企業の発展は、生産技術の急速な発達によるものであった。ドイツ製鉄業は19世紀中葉においてイギリスのそれに約20年遅れていたといわれ、1850年においてさえ僅かに2基のコークス高炉が存在していたにすぎない（木炭炉は8基、混合炉は2基）⁴⁾。しかし1872年にはコークス高炉は51基に増大していた（木炭炉は5基）。また新製鋼法としては1870年代にベッセマー法およびシーメンス法がとり入れられた。しかしドイツ製鋼業

表8-1 ドイツ製鉄業の発展

年	製鉄工場数	熔鉱炉数	鉄鉄生産総量 (千トン)
1885	125	298	3,687
1890	108	268	4,659
1895	104	263	5,465
1900	108	298	8,521
1905	104	308	10,875
1910	91	309	13,113

出所：ハインリヒ・クノー『世界経済史大系』第4巻、123頁。

表8-2 ロレーヌ・ルクセンブルク地方鉄鉱石および鉄鉄生産

(単位：千トン)

年	鉄鉱石		鉄鉄	
	産 額	全国中%	産 額	全国中%
1872	1,848	31.5	399	20.0
1880	3,169	43.5	548	20.0
1895	8,135	65.9	1,524	27.8
1900	13,914	73.3	2,495	29.2

出所：小島精一『鉄鋼業発展史論』362頁。

の未曾有の発展を可能にしたのは1878年に発明されたトーマス・ギルクリスト製鋼法であった。この製鋼法はドイツ国内および新たに併合したアルザス・ロレーヌの燐を多く含んだ鉄鉱石の大資源の利用を可能にしたからである。それまでイギリスの製鉄業は燐を含むことの少ない良質の鉄鉱石を有していた点で、ドイツの製鉄業よりも著しく有利な地位にあったが、トーマス・ギルクリスト法の発明によってこの優位性は消滅した。1903年にはドイツはイギリスを追い越し、アメリカに次いで世界第2の製鉄国となった。また鋼生産では1900年にイギリスを追い越している。

トーマス製鋼法の発明以後、ことにアルザス・ロレーヌの鉄鋼業はひじょうな勢いで発展した。それまでルール地方に工場を集中していた大会社も、続々と新工場をロレーヌに建設するようになってきた。第2次大戦後独仏間の問題となったモーゼル運河はこのころすでにルールの業者によって提案されていた⁵⁾。

ドイツの産鉄量中、ルールおよびロレーヌ・ルクセンブルクの二大中心地はその約8割を占めている。その中でも19世紀末における後者の著しい発展ぶりは表8-2のとおりである。

もちろんドイツに帰化したド・ヴァンデルもこの時期に偉大な発展を遂げた。エヤングジュ、モワイヨーヴルを中心とする炭坑、鉄鉱山および製鉄鋼工場は急速に拡大し、ドイツ帝国の最大鉄鋼企業の1つとなった⁶⁾。ロレーヌではドイツのティッセンをも圧倒していたといわれている。1878年以後は、5,315ヘク

表 8-3 ドイツ鉄鋼業カルテル参加量 (A 種品 B 種品合計⁸⁾)

(単位: 千トン)

	1904年3月1日	1907年4月1日	*1912年7月1日
ゲルゼンキルヘン	333	509	276
ホエニックス・ホエルダア	425	1,130	460
ドイッチ・カイザー・ウント・ティッセン	694	974	356
フリードリヒ・クルップ	456	977	525
ドイッチ・ルクセンブルク	219	356	600
ド・ヴァンデル	460	622	346
カルテル全参加量	7,473	11,872	6,244

注: *1919年にはB種品の規程を廃止した。

出所: 小島精一『鉄鋼業発展史論』578頁, 附表。

タールの鉄鉱山のコンセションをもつ独領ロレーヌ最大の鉱区所有者になった。さらにド・ヴァンデルはルールにも進出してその巨大な石炭資源を手に入れ、第1次大戦までにここにも重要な地位を占めるに至った。1898年にはウェストファリアのハム (Hamm) 大炭坑を取得している。ド・ヴァンデルはドイツの鋼鉄組合に参加しているが、その参加量は1904年46万トン、1907年62万トンと、クルップその他のドイツ最大の会社と肩をならべており (表 8-3), その後も急速に発展している。そしてポール・フランソワ・アンリ・ド・ヴァンデルはドイツ帝国議会の議員にもなった⁷⁾。

1918年現在高炉はモワイヨーヴルに6基、エヤンジュに8基、トーマス炉は同じく4基および6基、平炉は後者に4基あった。モワイヨーヴルおよびエヤンジュの所有鉄鉱山 (埋蔵量4億4,000万トン) は7,477ヘクタールで、年間3万トンの鉄鉱石を産出した⁸⁾。こうしてド・ヴァンデルは独領ロレーヌにおいてフランス鉄鋼業の伝統の中心となっていた。

他方フランス領ロレーヌでは1874年にフランソワの子、アンリ・ド・ヴァンデル (Henri de Wendel) がブリエの鉄鉱山開発に着手した。1880年2月23日にレ・プティ・フィス・ド・フランソワ・ド・ヴァンデル (Les Petits Fils de François de Wendel, 独領ロレーヌ側のド・ヴァンデル) はドマーシ・エ・セイエール社 (MM. Demachy et Seillière) とともにル・クルーズーのシュナイダー社 (MM. Schneider et Cie) の参加を得て仏領ロレーヌのジュフにド・ヴァンデル・エ・コンパニー (De Wendel et Cie) を創設した。ここにド・ヴァ

ンデルとシュナイダーの2大製鉄企業は再び密接な関係を結ぶに至った。ド・ヴァンデル・エ・コンパニーはジューフ鉄工場を新設し、1882年5月11日に最初の新高炉に火入れし、同年12月9日にはトーマス製鋼炉の最初の出鋼を行った⁹⁾。

このド・ヴァンデルの工場とともに、ロレーヌのブリエ地域には大鉄鋼会社が集中して建設され、フランス最大の鉄鋼業地帯を形成した。すでにル・クルーゾーのある中部地方はしだいに石炭および鉄鉱石が涸渇してきたので、粗材の大量生産はできなくなり、高級鋼およびその加工品に特色を発揮するようになっていた。これに対してロレーヌは地元の莫大な鉄鉱石資源を利用した粗材の大量生産に専門化されたのである。

仏領のド・ヴァンデル会社の資本金は900万フラン、1913年の生産は表8-4のとおりである。高炉8基、トーマス転炉6基、圧延機4台を有し、労働者2,400人を雇傭している。またジュフ、ハトリーズ、ボア・ダヴリル、およびマンズ（いずれもムールト・エ・モーゼル県）に広大な鉄鉱山を所有し、ルール、ザールおよび北仏パ＝ド＝カレーのフレニクールの炭坑を所有あるいは参与している。

こうして独仏双方の企業を合計すると、ド・ヴァンデル家の鉄鉱山は9,000ヘクタール、鉄鉱石採掘高は380万トンにのぼった¹⁰⁾。また石炭に関してはザール、ルールおよびその他のドイツ各地、ベルギー、オランダ、北フランス等で有力な炭坑会社を吸収合併して、少くとも1万5,000ヘクタールの炭坑をもつに至り、年産は200万トンを超えた¹¹⁾。

製鋼量は合計100万トンを超え、フランスの他のいかなる大会社も及ばない大規模なものとなった。例えば1913年において、マリヌ・オメクールは銑鉄45万トン、粗鋼35万トン、ドナン・アンザンは銑鉄33万5,000トン、粗鋼40万トン、ロンウィは銑鉄37万トン、粗鋼31万トンで、これらのフランス一流の鉄鋼会社と比べるとド・ヴァンデル・グループのずば抜けた巨大さがよくわかる。

表8-4 仏領ド・ヴァンデル社の生産（1913年）

鉄	鉄	39.4万トン
粗	鋼	33.0万トン
鉄	鉱石	79.4万トン

出所：松岡均平監修『仏蘭西製鉄業』96頁。

当時ドイツでさえ、製鋼量が100万トンに達した大企業はホエニックス・ホエルダー、ティッセン、クルップ等、2〜3を数えるにすぎなかった。こうしてド・ヴァンデルは採鉱、採炭からコークス、銑鉄、粗鋼、鋼材、機械にいたる多数の企業を支配し、フランス最大の国際的鉄鋼コンツェルンを形成した。

- 1) ハインリヒ・クノー『世界経済史大系』第4巻、藤沢保太郎訳、57-156頁参照。
- 2) British Iron and Steel Federation, *Statistics of the Iron and Steel Industries*, 1937.
- 3) クノー、前掲書、123頁。なおルールとロレーヌの相互依存関係の歴史的発展に関しては Pounds, "Lorraine and the Ruhr," *Economic Geography* (Clark Univ.) Vol. 33, No. 2, April 1957, 参照。
- 4) クノー、前掲書、124頁。
- 5) 小島精一『鉄鋼業発展史論』362-363頁および拙稿「ロレーヌ鉄鋼業とルールおよびザール」名城大学『重工業研究』第6号、参照。
- 6) Raymond Poidevin, *Les relations économiques et financières entre la France et l'Allemagne de 1898 à 1914*, 1998, pp. 32-33.
- 7) Poidevin, *loc. cit.*
Pierre Fritsch, *Les Wendel, rois de l'acier français*, 1976, pp. 105-106.
Cf. R. Sédillot, *La Maison de Wendel de 1704 à nos jours*, Paris, 1958.
- 8) 沢村宏『世界各国の製鉄工業』92頁。
- 9) J. Chevalier, *Le Creusot*, pp. 187-188.
- 10) Guy P. Palmade, *Capitalisme et Capitalistes français au XIX^e siècle*, 1961, pp. 232-233. ストレイト『帝国主義戦争と製鉄業』荒畑寒村訳、南宗書院、1927年、12頁。
- 11) 松田道雄編前掲書、156頁。フランスの鉄鋼業者のドイツ炭坑支配については Raymond Poidevin, *Les Relations économiques et financières entre la France et l'Allemagne de 1898 à 1914*, 1998, pp. 229-232, を参照。またドイツの鉄鋼業者はフランスの鉄鉱山を盛んに買収している。それはアルジェリア、モロッコ等アフリカにまで及んでいる。Poidevin, *op. cit.*, pp. 214-220.

第4節 フランスにおける企業集中運動の発展と ド・ヴァンデルの金融資本との結合

ロレーヌ鉄鉱山の開発は熱狂的なブームをひき起こした。1883年から5年間に1万5,000ヘクタールにのぼる15の許可申請が行われたといわれる¹⁾。しかし仏領ロレーヌの鉱山は西に向かって地中深く傾斜しているため条件が悪く、数百メートルの深いところを地下水を汲み出しながら採掘するには大資本が必要であり、少数の大会社しかこれを行うことができなかった。また鉱山のみならず、製鉄設備の大規模化、ベッセマー法、シーメンス・マルタン法、トーマス法というような大設備による鋼の大量生産方式化も大資本を必要とするようになった。

このような技術的発展のみならず、第3共和政成立から第1次大戦にかけてのこの時期には、アメリカの農業恐慌に始まった世界恐慌の影響によって世界的に大企業の発達が進められた。アメリカやドイツでは企業合同とカルテルの時代を現出したが、フランスにおいてもその刺戟を受けて大企業への集中が急速に進められた。たとえば1875年にはフランスに383の製鉄所があったが、1912年には208に減少し、しかもその間に鉄鋼生産は5倍になった。1製鉄所の平均能力は1875年に2,350トンであったのが、1912年には2万1,700トンに増大した²⁾。

この時に当たって多数の事業銀行が相次いで設立され、大工業の発展を促進するとともに、金融トラストの支配網を全国に広げ始めた³⁾。中でもシュナイダーは産業資本家から漸次金融資本家に移っていき、国内産業のみならず海外にも活発に進出するようになった⁴⁾。一方ド・ヴァンデルは産業資本家としての性格を強く維持してはいたが、しかし同時に銀行資本と緊密に結合してフランス重工業界における支配力を強化した。ド・ヴァンデルはとくにミラボー銀行と密接に関係して、それを通じて金融活動を行うようになった。ミラボー銀行は、マレー、オタンゲ、ヴェルヌ・ド・ヌフリーズ等とともにプロテストン

ト系オート・バンク (haute banque protestante) とよばれているフランス最古の金融企業の一つである。最初は宗教的関係がこれらプロテスタントの銀行家の結合において重要な役割を演じたが、その後しだいに多数の家族関係をはじめ種々の複雑な関係が錯綜するようになり、彼らを別々に研究することができないほど一体化してきた⁵⁾。

この銀行グループは1904年にパリ合同銀行を創立した。この銀行には彼らのほかに他のパリの私立銀行、ベルギーの大銀行であるソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジーク⁶⁾およびシュナイダーが参加している⁷⁾。パリ合同銀行はことにフランス鉄鋼業の背景をなす主要な大銀行であって、ロレーヌの大鉄鋼企業を支配している⁸⁾。ド・ヴァンデルはミラボーを通じてこのパリ合同銀行にも参加し、多数の大金融資本と共同しつつ、フランス鉄鋼業に支配の手をひろげ、また世界各地の鉄道や製鉄所の建設にも参加した。さらにド・ヴァンデルはドマーシ銀行 (Veuve Demachy et Cie) に多額の出資をしてこれを自己の銀行の如くに支配している⁹⁾。そしてこのドマーシ銀行もパリ合同銀行に参与している。

1) Chevalier, *op. cit.*, p. 188.

2) ストレイト, 前掲書, 18-19頁。

3) Sée, *op. cit.*, pp. 258-260.

4) 前章参照。

5) フランスのオート・バンクについては本書第1部第3, 6章とともに, Henri Coston, *Les Financiers qui mènent le Monde*, pp. 201-226, 参照。

6) ソシエテ・ジェネラル・ド・ベルジークは1822年に創立された由緒のある大銀行で、ベルギーおよびルクセンブルクの産業に大きな支配力を有しており、シュナイダーの参与している会社であるアルベッドにも支配の手を広げている。本書第10章参照。

7) パリ合同銀行に関しては詳しくは *Economie et Politique*, numéro spécial No 5-6, 1954, *La France et les Trusts*, pp. 84-88, 参照。

8) 伊藤秀一・伊藤岱吉共著『世界重工業論』87頁。

9) *La France et les Trusts*, p. 85.

第5節 第1次世界大戦によるド・ヴァンデルの発展

鉄鋼業はこれまでも周期的な戦争に刺激されつつ発展してきたが、第1次世界大戦においてフランス鉄鋼業はさらに莫大な利益を得て飛躍的な発展を遂げた。ことにド・ヴァンデルの独仏両国にまたがる巨大な資源と生産設備の活躍はめざましく、祖国がないと評される国際的独占資本の性格をはっきりと示した。

第1次大戦が勃発するとフランス最大の鉄鋼生産地であるロレーヌのブリエ盆地はフランス軍の何らの抵抗なく直ちにドイツ軍に占領され、1918年末にアメリカ軍がこの方面に攻撃を加えるまで戦闘は行われず、ドイツによって鉄鋼生産が続けられた。このためフランスは大量の鉄鋼を輸入しなければならなくなり、フランス国内にはなぜフランス軍はブリエ盆地奪回のため攻撃をしないのかという激しい非難がおこった。しかし遂に同地域は戦火にさらされることなく平穏裡に生産を続けたのであるが、それはフランス鉄鋼連盟（Comité des Forges de France）に結束したド・ヴァンデルを先頭とする大鉄鋼業者が、自己の利益のために政府および軍部を動かしたことも有力な原因の一つであるといわれている¹⁾。

それはともかくとして、フランス鉄鋼連盟は1864年に英仏通商条約によるイギリスの競争に対抗するため設立され、その後1884年に改組されたもので、鉄鋼業ならびにその他金属工業に関するあらゆる問題について業者を代表しており、直接商業的行為は行わないが、生産、貿易、財政、金融等広範囲にわたって政治に強い影響力を有していた²⁾。そしてその結成およびその後の運営に当たって指導権を握っていたのはド・ヴァンデルおよびシュナイダーであった。第1次大戦当時シュナイダーは連盟名誉会長、ド・ヴァンデルは会長の地位を占めていた³⁾。この鉄鋼連盟はとくに第1次大戦およびその後の時期において国家の政治および経済を左右する重要な役割を演じている。すなわちその指導

者であるド・ヴァンデルやシュナイダーが[国家の政策に大きな圧力を加えたのである。

またド・ヴァンデルは戦時中のイギリスからの鉄鋼輸入政策を完全に牛耳っていた。すなわちイギリスからの鉄鋼輸入はすべて唯一人のロンドン駐在の輸入代理人（フランス政府によって任命された鉄鋼連盟の会員）を通じて行われたのであるが、彼はフランソワ・ド・ヴァンデルの弟であるユンペール・ド・ヴァンデルであり、輸入代理人を監督すべき任にあるロンドン駐在フランス大使館付陸軍武官は当のド・ヴァンデルの義弟、ド・ラ・パノツェ將軍であった。またフランスの軍需品省にあって国内に輸入される一切の金属を監督検閲すべき任に当たっていた者は、ド・ヴァンデルと密接な関係を有するドマーシ銀行の取締役、エスプロワイエ大尉であった⁴⁾。

またド・ヴァンデルは鉄鋼業のみならず非鉄金属部門にも大勢力をはっており、フランス一流の非鉄金属会社、ペナロヤの大株主で経営にも参加しているが、戦争中もこのペナロヤはスイスを通じて10万トンの鉛をドイツのフランクフルトにある同社の販売会社に売り渡していた⁵⁾。

ド・ヴァンデル家はこのようにして国境の両側で盛んに活躍し、独仏両国に莫大な鉄鋼その他の軍事資材を売り、巨額の利潤を得た。また同時にド・ヴァンデル家は独仏両国の議会に議員を出して政治に強い影響力をもち⁶⁾、彼らの財産をよく守った。この戦争によって独仏鉄鋼業は大きな利益を得たが、ことにド・ヴァンデルの発展は著しかった。

ド・ヴァンデルは第1次世界大戦がフランスの勝利に終わったために、戦後莫大な利益を得ることができた。そもそもフランスの鉄鋼業ほど戦争の成果を満喫したものはなかったといわれる⁷⁾。すなわちドイツ領ロレーヌを併合、ザール鉄鋼業を編入、ルクセンブルク鉄鋼業をも支配した上、チェコスロバキア、ポーランド、ブラジル、チリ等の多数の工場に進出してこれらに参与した。またドイツから賠償として大量の石炭を手に入れた。ことに旧独領ロレーヌにあるドイツの最新式大鉄鋼工場をフランス鉄鋼業者は不当に安い価格で買いとり、彼らの企業規模を一躍拡大させた⁸⁾。

ド・ヴァンデル・シュナイダー
 団はローtringen鋳山鉄鋼連
 合 (Lothringen-Hütten u. Berg-
 werksverein, Knutange 所在)
 およびゲルゼンキルヘン鋳山会
 社 (Gelsenkirchener Bergwerks
 A. G., Auden-le-Tiche 所在) を

表 8-5 フランス鉄鋼業の生産

	1829年	1869年	1929年
石 炭(千トン)	1,600	13,464	55,000
鉄 鋳 石(千トン)	700	3,131	50,731
鉄 鉄(千トン)	212	1,381	10,360
鉄工場労働者数(人)	25,000	60,000	152,000
蒸気機械力(百万馬力)	22	320	5,750

出所：J. Chevalier, *Le Creusot*, p. 234.

獲得して、新経営会社クニユタンジュ冶金会社 (Métallurgique de Knutange),
 テール・ルージュ鋳山会社 (Mnière des Terres Rouges) およびテール・ルー
 ジュ冶金会社 (Métallurgique des Terres Rouges) の3社を設立した⁹⁾。また独
 仏に分離していたド・ヴァンデルの工場はここに再びフランス側に統一された。

これらの旧ドイツ会社の併合によって、フランスの大鉄鋼会社の資産は膨張
 した。たとえばド・ヴァンデル・シュナイダー・グループの場合、拡大額は3
 億7,000万フランに上った¹⁰⁾。

フランス鉄鋼業は旧鉄領ロレーヌを合併したことによって、一躍ドイツと肩
 をならべる地位にのしあがった。しかし製鉄鋼設備および鉄鋳石資源は増大し
 たが、それに相応する石炭資源を獲得できなかったため、石炭不足がさらにい
 っそう深刻になり、フランス鉄鋼業の重大な障碍となった。1921年のフランス
 軍のルール占領による石炭確保の強硬政策もド・ヴァンデルやシュナイダー等
 大鉄鋼企業の支配下にある鉄鋼連盟のあと押しによって遂行されたものでは
 ある¹¹⁾。しかしこの政策は英米の反対によって失敗し、またザールの支配権も
 1935年の住民投票の結果失われて、フランスは戦勝国としての地位を有効に利
 用してドイツの石炭資源を確保することには失敗してしまった。またフランス
 鉄鋼業は戦後の設備合理化運動にも甚だしく立ち遅れ、こうしてフランスは、
 アメリカの援助の下にめざましく復興してきたドイツに結局のところはるかに
 追い越されることになった。

しかしそうはいっても、第1次大戦後フランス鉄鋼業の生産は急速に発展し
 た。ここでフランス鉄鋼業の1世紀にわたる発達を見ると表8-5のとおりで

表 8-6 フランス主要鉄鋼会社生産

(単位：千トン)

	銑鉄	粗鋼	鉄鉱石
Les Petits-Fils de François de Wendel et Cie (1930年)	1,660	1,582	4,495
Hauts Fourneaux et Fondries de Pont-à-Mousson (1936年)	167		926
Aciéries de Longwy (1936年)	259	316	
Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt (1939年)	440	440	

出所：『日鉄参考資料』第6巻第5号，1939年9月30日。

ある。

中でも東部地方の発展が著しかったことは当然のなりゆきであった。ド・ヴァンデルの勢力下にあるエヤングジュ、モワイヨーヴルおよびジュフの鉄鋼工場は高炉27基（各10基，8基および9基）を有し，年間166万トンの銑鉄を生産した。また製鋼炉はトーマス転炉17基（エヤングジュ6基，モワイヨーヴル5基，ジュフ6基）およびマルタン炉5基があった¹²⁾。当時のフランス主要鉄鋼会社の生産は表8-6のとおりである。

他方，中部地方のル・クルーズー（シュナイダー）では石炭および鉄鉱石の涸渇が高炉の操業を停止させた。王立工場の最初の出銑からちょうど150年後の1935年に高炉の火が消された。しかしシュナイダーは子会社であるクニユタンジュおよびノルマンディ製鉄によって大きな製鉄能力を有しており，またル・クルーズーは高級鋼および機械類の生産においてはフランス最高の地位を占めていた¹³⁾。

- 1) ストレイト，前掲書。
- 2) William F. Ogburn & William Jaffé, *The Economic Development of Post War France: a Survey of Production*, 1929. 松岡均平監修『仏蘭西製鉄業』および日鉄参考資料第6巻第5号（1939年9月30日）参照。
- 3) ストレイト，19-20頁。
- 4) ストレイト，33-34頁。
- 5) H. Coston, *op. cit.*, p. 87.
- 6) フランソワ・ド・ヴァンデル，ギイ・ド・ヴァンデル等。H. Coston, *op. cit.*, p.

- 187, 参照。
- 7) Ogburn & Jaffé, *op. cit.*, pp. 270-302. Price & others, *Steel*.
- 8) *Der Deutsche Volkswirt*, 5 Juli 1940. J. W. ライヘルト「フランス鉄鋼政策の崩壊」『鉄鋼連盟調査月報』1940年9月号による。
- 9) 沢村宏『世界各国の製鉄工業』124頁。
- 10) そのほかオメタール・グループは4億6,200万フラン、U. C. P. M. I. は2億2,500万フランにのぼる。J. T. Newbold & others, *Steel* (Studies in Labour and Capital, No. 8, prepared for the Labour Research Department, Labour Publishing Company) p. 84.
- 11) Pounds, *The Ruhr*, 1968, および Newbold & others, *Steel*, 参照。
- 12) Chevalier, *op. cit.*, p. 236.
- 13) フランス鉄鋼業の地方的特質については Jean Chardonnet, *La Sidérurgie française*, 1954, 参照。

第6節 第2次世界大戦後におけるド・ヴァンデル・グループ の金融資本的発展とフランス経済に対する支配

両大戦間に設備の近代化および合理化において著しく立ち遅れたフランス鉄鋼業は、第2次大戦後国家的大復興計画であるモネ・プランによって基幹産業として重点的に復興近代化工作を実施し、企業の再編成を行って全く面目を一新することになった¹⁾。中でもド・ヴァンデルはレ・プティ・フィス・ド・フランソワ・ド・ヴァンデルとド・ヴァンデル・エ・コンパニーとを改組して前者を純粋の持株会社とし、後者を事業管理会社にした。前者はますますド・ヴァンデル・コンツェルンの最高統率者として同コンツェルンのみならずフランス鉄鋼業全体に強力にその指導力を振るうことになった。資本金は僅かに12億フランにすぎないが、ここに表面的な華々しさを隠蔽しようとするフランスの老舗の大財閥の特色のあるやり方がうかがわれる。

この持株的親会社が直接参与している子会社は、はっきりわかっているものだけでも20社近くに達する。そのほか間接参与あるいはその他の関係によって同グループに所属している会社はひじょうに多数にのぼると考えられる。次に

表 8-7 ド・ヴァンデル・エ・コン
パニーの生産 (1955年)

(イ) 鉄鉱石	440万トン (前年比18.7%増)
(ロ) 鉄 鉄	176万トン (〃 16.3%増)
(ハ) 粗 鋼	152万トン (〃 10.27%増)
(ニ) 圧延材	141万トン (〃 22.6%増)

注：但し圧延材はソラック社の中、ド・ヴァンデル社の
計算で輸出されるものを含む。

プティ・フィス・ド・フランソワ・
ド・ヴァンデルの直接参与している
子会社のうち重要なものだけを列挙
して簡単に説明しよう²⁾。

(1) ド・ヴァンデル・エ・コンパ
ニー (De Wendel et Cie)

同社は1950年にプティ・フィス・ド・フランソワ・ド・ヴァンデル社と合同し、その鉄鋼生産能力を引き継いだ。工場はジューフ、エヤンジュ、モワイヨーヴル（以上ロレーヌ）およびメサンブレ（アルデンヌ）にある。1955年の生産は表8-7のとおりである³⁾。

総売上高は754億フラン（前年は566億フラン）、純益は5億5,900万フラン（前年4億3,200万フラン）、配当率は10%（前年8%）であった。従業員数は1953年現在約2万2,000人、1955年の賃金および俸給の総支払額は約105億フラン（前年より15.6%増加、従業員数は変化なし）であった。

ド・ヴァンデル社は1958年現在において注目すべき投資計画をすすめている。その内容は鉄鉱石破碎設備、団鉱設備、3基の大熔鉱炉、トーマス工場の再建、既存の圧延工場の改造および拡張であり、この計画によって鉄鋼生産能力は著しく拡大され、その生産費が低下することになる。そのため資本金50億フランを倍額増資することに決定し、その一部分は積立金を使用し、一部分は外部で募集することになった。

(2) スネル＝モーブージュ (Senelle-Maubeuge)

同社は工業活動全部をロレーヌ・エスコーに引き渡して、その代わりにその資本の22.8%を所有する持株会社となった。同社の子会社であるジャルニー鉱山 (Mines de Jarny) も同様にロレーヌ・コスコーの株1.7%と引き換えにロレーヌ・エスコーに鉱山を引き渡した（ロレーヌ・エスコーについては後述）。

資本金 13億5,000万フラン (1953年)

準備金 62億3,300万フラン (1952年)

利益金 2億4,300万フラン (1953年)

表8-8 ド・ヴァンデル・エ・コンパニーの貸借対照表

(単位：10億フラン)

借 方			貸 方		
	1954年	1955年		1954年	1955年
固 定 資 産	29.4	26.7	株 式 資 本	5.0	5.0
参 与(投資)	3.7	4.5	積 立 金	22.2	22.5
経 営 資 本	14.1	13.9	長 期 負 債	12.7	17.1
短期債権及通貨	11.7	13.3	短 期 負 債	18.4	14.8

出所：Handelsblatt, 13 Juli 1956

(3) エスコー・エ・ムーズ (Escaut et Meuse)

同社も同じくロレーヌ・エスコーの資本の22.05%，ベルギーの子会社ムーズ製鉄所 (les Usine de la Meuse) 等を所有する持株会社となった。もう一つの子会社ベセージュ銅管 (les Tubes de Bessèges) はロレーヌ・エスコーの資本の2.45%を受けとった。

資本金 18億フラン (1953年)

準備金 56億400万フラン (1952年)

利益金 3億8,500万フラン (1953年)

(4) グーニョン製鉄 (Forges de Gueugnon)

圧延材，薄板等を生産する。1953年現在，資本金は8億6,000万フラン，従業員数は2,200人である。

(5) パリ・ウトロー製鋼 (Aciéries de Paris et d'Outreau)

鋳鋼，フェロマンガンを生産する。

資本金 6億2,400万フラン (1953年)

利益金 1億4,500万フラン (ク)

取引額 88億フラン (ク)

(6) J. J. カルノー・バス＝アンドル製鉄 (J. J. Carnaud et Forges de Basse-Indre)

ブリキおよび罐詰用罐を生産する。同社の取締役の1人はモルガン銀行の代表者である。

資本金 10億7,100万フラン

準備金	54億3,900万フラン
利益金	1億7,700万フラン
従業員	8,000人

(1953年現在)

(7) ソラック (Sollac, Société lorraine de laminage continu)

ソラックは、アメリカから輸入した広幅ストリップ・ミル工場新設のために、ド・ヴァンデル・グループを中心としてシデロール、ロンウィ (Raty グループ、のちにド・ヴァンデルとともにロレーヌ・エスコーを設立)、J. J. カルノー、ゲーニヨン、マリヌ・オメクール、ディラン (Dilling)、U. C. P. M. I. の7社が共同して1948年に創設したものである⁴⁾。ド・ヴァンデル・グループが資本の過半数を所有している。

製鋼工場、熱間および冷間連続圧延工場および電気錫メッキ工場を有し、銑鉄は参加会社、主としてド・ヴァンデルから供給を受けている。1956年のストリップの年産高はセレマンジュ (Sèremange) の熱間圧延設備が120万トン、エバンジュ (Ebange) の冷間圧延設備が70万トン、電気鍍錫は10万2,000トンであった⁵⁾。1956年現在の製鋼能力は130万トンであるが、56年以降粗鋼生産能力を230万トンにする計画があり、転炉1基、平炉2基、均熱炉1基を1956～57年にかけて建設中である。

なお有力な参加会社であるシデロールにはシュナイダーがアルベッドを通じて密接に関係している。1953年現在、資本金50億フラン、従業員3,500人であるが、これは急速に拡大されつつある。

(8) ロレーヌ・エスコー (Lorraine-Escaut)

1953年にド・ヴァンデル・グループ (エスコー・エ・ムーズおよびスネル・モーブージュ) およびラティ・グループ (ロンウィ製鋼) の合同によって設立された。ド・ヴァンデルの持株は49%、残りはラティで、同社の支配権はラティにあるかとも思われるが、この両財閥は緊密な協力態勢をとっている⁶⁾。

この合同によって同社は鉄鉱石の採掘から完成品の生産までのあらゆる段階を網羅するフランス最大の鋼管一貫メーカーになった。年間粗鋼生産は170万

トン、鋼管生産は22万トンで⁷⁾、フランス全鋼管生産の約40%を占める有力会社である。ミュリル鉱山 (Mines de Murrille、鉄鉱石生産88万トン。資本の51%参与)、オランダのスリンスキル (Slinskill) コークス工場 (コークス生産30万トン) 等に参与している。

なお1958年現在日産能力650トン高炉、鋼管工場および厚板工場を建設中である。

資本金	120億フラン
準備金	385億フラン
取引額	630億フラン
利益金	7億7,000万フラン
従業員数	2万6,000人

(1953年現在)

(9) ドコヴィル・エネ (Decauville Ainé)

鉄道用資材を生産する。

資本金	2億5,800万フラン	(1953年)
準備金	2億7,500万フラン	(1952年)
利益金	4,800万フラン	(1953年)
取引額	36億フラン	(♫)
従業員数	2,000人	(♫)

(10) オランジュ＝ナッソー炭坑 (Charbonnages Orange-Nassau)

オランダの炭坑で、年間160万トンの石炭を生産する。ド・ヴァンデルは同社の資本100%を所有している。ド・ヴァンデルはそのほかに西独のフェデリック＝アンリ鉱山 (Mines Frédéric-Henri) およびロベール＝アンリ鉱山 (Robert-Henri、年産100万トン) を支配し、シデロール・グループとともにベルギーのペーリンゲン炭坑にも参与している。

(11) アンジェ・スレート採掘会社 (Société de la Commission des Ardoisières d'Angers)

1952年には屋根のスレート8万8,500トンを生産した。

資本金 3億9,500万フラン（1953年）

取引額 25億フラン （1951年）

従業員数 2,900人

(12) その他子会社

ルーアン製鉄（Hauts Fourneaux de Rouen）

(13) 参与

ペナロヤ（Penarroya）、エレクトロ＝メカニク社（Cie Electro-Mécanique）等。

ド・ヴァンデル・ソラック・グループの鉄鉱石生産は1952年において全フランス生産（4,070万トン）の11%（450万トン）であり、ロレーヌ・エスコアの分をも加えると23%（940万トン）に上る⁸⁾。また石炭に関しては、フランス国内に資源が少なく、また第2次大戦後はフランスの炭坑はほとんど全部国有化されたので、外国の炭坑に大規模に進出している。フランスの外国炭坑支配に関してはすでに拙稿「西欧国際重工業コンツェルンの発展」（『政経月誌』第47号および48号）で述べたところであるが、中でもド・ヴァンデルは早くからドイツのルール地方にフリードリッヒ・ハインリッヒおよびハインリッヒ・ローバーの炭坑を所有している（株式の98%所有）。これらの炭坑は1950年代末において4万トン以上を生産している。オランダではオランジュ・ナッソー炭坑の株式を100%支配している（年産170万トン）⁹⁾。ベルギーではシデロール・グループとともにベーリンゲン炭坑（年産160万トン）に参与している。そのほかザール炭坑、北仏パ＝ド＝カレーのフレニクール炭坑にも参与している。以上を合計するとド・ヴァンデルは少なくとも年産800万トン以上という膨大な量の石炭を支配していることになる。

表8-9のとおり、ド・ヴァンデル社の粗鋼の生産は1953年において143万トン、フランス全体の14.3%にのぼり、ロレーヌ・エスコアの分を加えると280万トン（28%）に達する。このほかにソラック、ジー・ジー・カルノーおよびロレーヌ・エスコーと技術協定を結んで密接に協働している U. C. P. M. I など

表8-9 フランス鉄鋼会社の粗鋼生産（1953年）

	千トン	フランス全体 に対する%
ド・ヴァンデル・エ・コンパニー	1,431	14.3
ユジノール（ドナン＝アンザン・ノール＝エスト）	1,363	13.6
シデロール（ローラン・ボン＝タムソン）	1,350	13.5
ロレーヌ・エスコ（ド・ヴァンデル・ラティ）	1,350	13.5
シュナイダー	1,057	10.6

出所：La France et les Trusts, p. 19

を考慮に入れると、ド・ヴァンデル・グループはフランス鉄鋼業の中でもずばぬけて大規模な鉄鋼トラストである。

そしてフランス鉄鋼業を支配するこれらの大コンツェルンはフランス特有の資本交流や人的連鎖関係によって相互に密接に関係しており、ド・ヴァンデルおよびシュナイダーを頂点としてフランス鉄鋼業を一つの有機的な全体として支配しているといえることができる¹⁰⁾。

すでに述べたようにド・ヴァンデルは金融活動を行うためにヴーヴ・ドマーシ銀行に出資してこれを自己の銀行の如くに行っている。またとくにミラボー銀行と古くから緊密に関係している。このミラボー銀行はパリ合同銀行の有力な構成員の一つであり、今次大戦後、1953年にパリ合同銀行に吸収された。ドマーシ銀行もパリ合同銀行に参与している。そしてこのパリ合同銀行はそれ自体ド・ヴァンデルと緊密に結びついており、またシュナイダー・グループの銀行であるユニオン・ユーロペエンヌ・アンデュストリエル・エ・フィナンシエールに大きく参与して、シュナイダーとも強く結合している。ド・ヴァンデルとシュナイダーは古くから資本的交流、経営上、技術上の協力、姻戚関係などで緊密に結合しながら発展してきたのであるが、このように金融機関を通じてこれらフランス最大の鉄鋼コンツェルンは密接な関係を保っており、この巨大コンツェルンの連合体はその支配網を鉄鋼業のみならず全フランス経済に拡げているのである。

すなわちパリ合同銀行はフランス鉄鋼業の背景をなす大銀行であり、ことにロレーヌの鉄鋼業に強い支配力を有している。その他銀行、保険、運輸、石油、

土木、鉱山等フランス国内の多数の産業、および国外にも支配網をひろげている。

また同行はフランス最大の事業銀行であるパリ・オランダ銀行と密接な関係を有しており、1934年現在フランソワ・ド・ヴァンデルはその支配人の1人となっている¹¹⁾。このパリ・オランダ銀行は多数の商工銀行に参与し、それを支配しており、フランス金融業の中心となっている。工業方面においてはことに金属、石油および電機工業に強力な支配力を有している。そのほか精糖、化学、輸送、製紙、土木、放送出版等フランス経済の大きな部分に勢力を伸長している。またモロッコその他の植民地、ラテンアメリカおよび中東においても重要な地位を得ている¹²⁾。

フランソワ・ド・ヴァンデルはまたフランスの中央銀行であるフランス銀行の取締役の地位をも占めている。このようにしてド・ヴァンデルはシュナイダーやラティ、ネルヴォ等とならんでフランス金融寡頭制の頂点に立っている。その状態についてヴァルガ、メンデリソン共著『帝国主義に関する戦後の新資料』から引用すると次のとおりである¹³⁾。

「フランスの産業能力はフランス工業家総連合と経済発展国民協会のうちに体现されている。これら二つの中心的組織の助けによって、ド・ヴァンデルとランベル・リボーとをいただくコミテ・デ・フォルジュと、ド・ペイエリムホーフをいただく石炭委員会との権力は、多数の保険、電気、羊毛、絹会社、商工業全体を支配している。

5,000名がフランスのもっとも重要な株式会社の支配的地位にある。

100名がこの寡頭支配をうごかしている。

工業、経済、農業、諸組織を統領する20の巨大資本家がバンク・ド・フランスを、したがってまたフランス共和国の信用を、支配している。

2名がこの寡頭支配の先頭にたっている。バンク・ド・パリ・エ・デ・ペー・パの支配人オラス・フィナリとフランソワ・ド・ヴァンデルがすなわちそれである。これら2名の人物のうちに、大産業資本と大金融資本とが体现され、結合されている。」

これは第2次世界大戦前の状態であるが、戦後のド・ヴァンデル家についてはスースリンが次のように要約して述べている¹⁴⁾。

「フランス鉄鋼業で重要な役割をえんじているのは、ド・ヴァンデル家である。ド・ヴァンデル家は、ヨーロッパ石炭鉄鋼共同体による、ルールとロレーヌの結合の支持者である。ド・ヴァンデル家は、数10年の間にこの国の経済と政治に大きな影響を与える一種の王朝となった。当主フランソワ・ド・ヴァンデルは銀行、工業、運輸において指導的なもろもろの地位を占めており、この国で巨大な権力を持っている。彼は長い間、『コミテ・ド・フォルジュ』（鉄鋼連盟）の会長であり、重工業の四つの大会社の社長、インドシナにある錫会社の社長、トンキンにある錫・タングステン会社の重役、フランスの石炭会社の重役、フランス銀行の支配者、シンジケート『コントゥアール・シデルールジク・ド・フランセ』の代表、国際鉄鋼カルテルの副議長等々であった。

ド・ヴァンデル家は自己の銀行『デマーシ』をもち、パリ連合銀行を支配し、西ドイツの重工業、スエズ運河、メキシコの銅山、スペインの鉱業・冶金会社（ベナロヤ）に関係をもっている。」

また、

「フランス鉄鋼業の金融グループはフランスの経済においても枢要な地位を占めている。四つの金融グループ、ラティ、ド・ヴァンデル、シュナイダー、ネルボは、フランスの冶金業、鉱業を支配し、また石炭業、機械製造工業、造船業の一部をも支配し、彼らの間で、第2次世界大戦後のフランス鉄鋼業で集中を著しく強化した協定を結んだ。」

ド・ヴァンデルはこのようにフランス経済の最高指導者とみなされているばかりでなく、国際的にも指導的な大コンツェルンであった。前にも述べたように欧州石炭鉄鋼共同体、欧州経済共同体、欧州原子力共同体等欧州経済統合運動の中心的推進者達の重要部分は各国の重工業独占体であり、そしてド・ヴァンデルはそのもっとも有力な一人といわれている。また石炭鉄鋼共同体の主唱者であるロベール・シューマンはド・ヴァンデル家の政治家とみられている¹⁵⁾。

ド・ヴァンデルは西欧を一大経済ブロックに統合することによってこの巨大コンツェルンが国境の枠を越えてさらに自由に飛躍的な発展を遂げることを強く念願していた。新たに調印された EEC が成功裡に発展して西欧経済が一つの広大な経済圏にますます強く結集するようになれば、彼のこの念願は着々実現されることができようであろうと考えられた。欧州統合運動と国際的大金融資本の発展とは連動しながら世界経済にひじょうに重大な影響をもたらすことになる。

- 1) モネー・プランおよびフランス鉄鋼業の企業集中運動については拙稿「フランス経済の復興政策」東洋大学『経済経営論集』第4号、および拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」東洋大学『重工業研究』創刊号、参照。
- 2) 主として *La France et les Trusts*, pp. 212-213. による。
- 3) 工場設備については詳しくは H. G. Cordero, *Iron and Steel Works of the World*, 参照。
- 4) 前掲拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」。
- 5) *Iron and Coal Trade Review*, 8 June 1956, およびソラックのストリップ生産高については, *Stahl u. Eisen*, 16 Mai 1957.
- 6) 前掲拙稿「フランス重工業の再編成と集中化」。
- 7) *Iron and Coal Trade Review*, 8 June 1956.
- 8) *La France et les Trusts*, p. 19.
- 9) ペ・エヌ・スースリン『鉄鋼業』邦訳84頁。
- 10) 第7章参照。
- 11) ヴァルガ、メンデリソン共著『帝国主義に関する戦後の新資料』邦訳90頁。
- 12) パリ・オランダ銀行に関しては、詳しくは *La France et les Trusts*, pp. 73-77. 参照。
- 13) ヴァルガ、メンデリソン、前掲書、90頁。
- 14) ペ・エヌ・スースリン、前掲書、81-82頁。
- 15) Henri Claude, *Les Monopoles contre la Nation*, p. 66.